GUTE FAHRT

9/75 DM 2.50
Schweiz sfr 3.–
Österreich öS 20.–
Italien L 850.–
Luxemburg lfr 40.–
Niederlande hfl 3.–
USA US$ 1.50
Printed in Germany

Delius Klasing Verlag

Hat VW die richtigen Autos?

Gespräch mit VW-Chef Toni Schmücker

Neu zur IAA

VW
Audi
Porsche

Sonderteil:
Alle Modelle mit Bildern, Preisen, Kostenvergleich, Kaufberatung

NEU Golf 110 PS Audi 80 GTE

Kostenlos

fürs Werben eines neuen Lesers:

Einen dieser beiden **Reisehelfer** Deutschland oder Österreich mit vielen hundert Farbbildern und Reise-Informationen …

oder diesen meistgekauften **Autoatlas** Deutschland/Europa mit vielen Straßenkarten, Stadtplänen und Hotelverzeichnis …

oder einen handlichen 1-kg-**Feuerlöscher** als Nothelfer für Ihren Wagen, für die Garage und für Boot und Caravan.

An GUTE FAHRT, 48 Bielefeld 1, Postfach 4809

Bitte liefern Sie mir ab Heft _____ bis auf Widerruf für mindestens 1 Jahr die Autozeitschrift GUTE FAHRT zum Abonnements-Vorzugspreis von vierteljährlich 6,30 DM (Ausland 6,60 DM) einschließlich Porto.

Name/Vorname

Wohnort

Straße

Datum/Unterschrift

Ich habe diesen neuen Leser für die GUTE FAHRT geworben. Mein Prämienwunsch aus Ihrem Angebot:

Name/Vorname

Wohnort

Straße

ÜBRIGENS:
Jetzt können Sie auch alle AUDI-Fahrer auf die GUTE FAHRT ansprechen. Sie bekommen die Prämie Ihrer Wahl, sobald der neugeworbene Leser seine Bezugsgebühr überwiesen hat. Die Zahlkarte hierzu erhält er mit dem ersten Heft.

GUTE FAHRT

Die Zeitschrift für Autofahrer
Volkswagen · Audi · Porsche

GUTE FAHRT erscheint
in einem der ältesten
deutschen Fachverlage für
Autozeitschriften
und wird von unabhängigen
Journalisten publiziert.

Verlag Delius Klasing+Co
Bielefeld · Stuttgart

Herausgeber:
Konrad Wilhelm Delius
Reinhard Seiffert

Chefredakteur:
Hermann Rest

Stellv. Chefredakteur:
Ing. Hans-Rüdiger Etzold

Technik:
Klaus Peter Backfisch

Technischer Versuch:
Erich Focke

Touristik:
Axel Patitz

Verkehr:
Wolfgang Bernhardt

Grafik und Layout:
Richard Handermander
Beate Reich (Ass.)

Vertragsautoren:
Dr. Ludwig Merkle
Dipl.-Ing. Adelbert Schaar

Anschrift der Redaktion:
Gute Fahrt · 7 Stuttgart 1
Pischekstraße 41
Telefon 07 11/23 26 81
Telex 07-23 129

Anschrift des Verlags:
Delius Klasing + Co
48 Bielefeld 1 · Siekerwall 21
Telefon 05 21/6 70 15
Telex 09-32 934

Abonnements:
Klasing + Co GmbH
Vertriebsabteilung
48 Bielefeld · Postfach 4809
Telefon 05 21/6 70 15
Telex 09-32 934
Konten: Postscheck
Hannover 1867-69-304,
Sparkasse Bielefeld (BLZ
480 501 61) Kto.-Nr. 430
Abonnementspreise: Inland
jährlich DM 25,20 (inkl. Porto
und 5,5 % MwSt). Ausland
jährlich DM 26,40 (inkl. Porto)
Einzelheft: DM 2,50
Abbestellungen nur bis
6 Wochen vor Quartalsende

Anzeigen:
Klasing + Co GmbH
Anzeigenverwaltung
48 Bielefeld 1 · Siekerwall 21
Telefon 05 21/6 70 19
Telex 09-32 934
Anzeigenleitung: H. H. Delius
Konten: Postscheck
Hannover 1090-21-301,
Dresdner Bank Bielefeld
(BLZ 480 800 20)
Kto.-Nr. 2 083 942 · Gültige
Anzeigenpreisliste Nr. 17

Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck nur mit
Genehmigung.

Druck: Belser, Stuttgart
Printed in Germany

Zugnummern

Auf der IAA machen VW und Audi von sich reden. Aus Ingolstadt kam der Audi 80 GTE (oben, Bericht Seite 30), aus Wolfsburg der Golf 110 PS (unten, Bericht Seite 14). Über das gesamte Programm von Volkswagen, Audi und Porsche informiert der auf Seite 44 beginnende Sonderteil.

Heft 9 September 75

Kommentar
In eigener Sache 5

Briefe 7

Start 11

Information 12

Magazin 14

Hat VW die richtigen Autos?
GUTE FAHRT sprach mit VW-Chef Toni Schmücker 18

Des Autos ungewisse Zukunft
Wohin führt die technische Entwicklung? 22

Zuschlag
Zeichner Holz kommentiert die Bußgelderhöhungen 26

Teure Tage
Wie Richter Geldstrafen festlegen 28

Herbst-Freuden

Alpen-Kenner wissen: Es lohnt sich, in den Bergen Herbstferien zu machen. Wie wäre es mit einem Wanderurlaub in den Dolomiten? Seite 62

110 PS: Der neue Audi 80 GTE
GUTE FAHRT fuhr die sportliche Limousine 30

Der alte Mann und der Heckmotor
Vor 100 Jahren wurde Ferdinand Porsche geboren 34

Praxis
Neuwagen richtig eingefahren
Service, Tips, Tuning 38

Volkswagen, Audi, Porsche
Modellübersicht und Kaufberatung 44
Betriebskosten-Vergleich 56

Zubehör 61

Höhenluft
Wandern in den Dolomiten 62

Reisenotizen 66

Deutsches Wochenende
Die Wasserkuppe und ihre Flieger 68

Hütten bauen
Vor- und Nachteile des Dauercampings 70

Damenriege
Autofahrer vor Gericht 74

Recht 76

Sport
Nationale Tourenwagen-Rennserien 80

Vorschau 82

Frankfurter Allgemeine
ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

Unser Engagement:
Kritische Distanz
nach allen Seiten.

In eigener Sache

Lieber GUTE FAHRT-Leser!

Sie haben es schon gemerkt: Diese GUTE FAHRT ist eine neue GUTE FAHRT. Sie wendet sich an einen erweiterten Leserkreis – nämlich alle Fahrer der Autos von Volkswagen, Audi und Porsche.

Und nicht nur an sie. Die GUTE FAHRT kann jeder lesen, dem es Spaß macht. Auch wenn er einen Rolls-Royce fährt. Oder gar kein Auto.

Denn die GUTE FAHRT ist keine Werkszeitschrift. Gegründet wurde sie in einer Zeit, in der ein Volkswagen etwas ganz Besonderes war. Eine Autozeitschrift speziell für die Fahrer dieses Autos.

Das war – der Zufall will es – vor genau 25 Jahren, im Herbst 1950. Seitdem wurde die Zahl der Volkswagen immer größer. Mit ihr wuchs die Zahl der GUTE FAHRT-Leser. Als zum Käfer weitere VW-Modelle kamen, spiegelte sich diese Vielfalt auch in der GUTEN FAHRT.

Unterdessen ist die Verbindung zwischen den Programmen von VW und Audi NSU so eng geworden, daß es eine halbe Sache wäre, die GUTE FAHRT nur für VW-Fahrer zu machen. Und Porsche gehört ohnehin schon zur Familie.

Damit beginnt nach einem Vierteljahrhundert ein neuer Abschnitt in der Geschichte der GUTEN FAHRT. 25 Jahre sind eine lange Zeit. Man kann Reden halten, Sektpfropfen knallen lassen und sich gegenseitig auf die Schulter klopfen. Die GUTE FAHRT begeht ihr Jubiläum auf eigene Art: Sie tut einen Schritt nach vorn.

Sie wird jedoch nicht ihrer Vergangenheit untreu werden. Nach wie vor will die GUTE FAHRT Ihnen, ihrem Leser, durch Information echten Nutzen bringen: über die Autos, die Sie fahren, über den Straßenverkehr, mit dem Sie täglich konfrontiert sind. Und über die Probleme der Fahrpraxis, über Zubehör und Reifen, über Reise, Freizeit und Camping.

Die GUTE FAHRT wird dabei nicht vergessen, daß die Welt des Autos eine faszinierende Welt ist. Sie wird auch von Dingen jenseits des Alltags berichten: Forschung und Entwicklung, Historie, Sport, Abenteuer. Und von Menschen, die Autos entwikkeln, bauen, fahren.

Was Sie vielleicht nicht wußten: Die GUTE FAHRT ist aus der AAZ (Allgemeine Automobil-Zeitung) hervorgegangen, einer der ältesten Autozeitschriften der Welt. Tradition verpflichtet, sagt man. Zumindest ist sie eine solide Grundlage – für die nächsten 25 Jahre, für die wir Ihnen und uns eines ganz besonders wünschen: Gute Fahrt!

Ihre
GUTE FAHRT
Herausgeber, Redaktion und Verlag

AAZ 1915

AAZ 1935

GUTE FAHRT 1950

GUTE FAHRT 1975

DER LANGZEIT-REIFEN

4 Gründe, weshalb der Fulda Rasant ein Langzeitreifen ist.

1.

2.

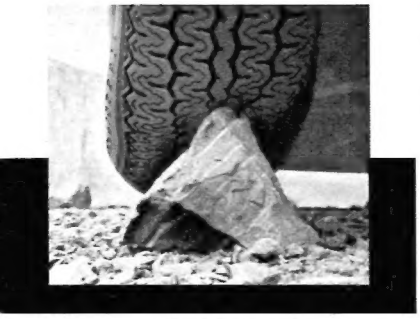
3.

4.

Fulda Rasant.
Der Langzeitreifen, der Geld spart.

Fulda
Stahlgürtelreifen

Langzeit-Polyester-Karkasse
Geschmeidiges Polyestergewebe. Robust, elastisch, stoßschluckend. Sorgt für den hervorragenden Fahrkomfort jedes Fulda Rasant.



Langzeit-Stahlgürtel
Schützt den Fulda Rasant vor Verletzungen. Sorgt für geringeren Rollwiderstand. Ergebnis: längere Lebensdauer des Profils und Kraftstoffersparnis.

Langzeit-Computer-Profil
Computer-entwickelt. Testerprobt. Sorgt für Sicherheit in allen Fahrsituationen. Auch auf nassen Straßen.

Langzeit-Gummimischung
Verschleiß- und abriebfest. Für das entscheidende „Mehr" an Kilometern. Trotzdem überragende Straßenhaftung.

Briefe

Abschreckende Wirkung verwässert

In Heft 8/75 schrieben wir über das Warnen vor Geschwindigkeitskontrollen der Polizei.

Seit zehn Jahren fahre ich Auto, fast ebenso lang lese ich die GUTE FAHRT. Noch nie habe ich mich so über einen Artikel geärgert wie diesen. Sie schreiben selbst, daß gezielte Geschwindigkeitsbegrenzungen ihren Sinn haben, daß es auch sinnlose gibt. Statt Ihren Eifer nun darauf zu lenken, Autofahrer immer wieder über den Sinn solcher Beschränkungen (z. B. Autobahnbaustellen) und Verkehrsbehörden oder Polizei auf ganz bestimmte unsinnige Beschränkungen hinzuweisen und auf deren Änderung zu drängen, tragen Sie mit dazu bei, die abschreckende Wirkung der Radarkontrollen zu verwässern. Statt vor Radarfallen zu warnen – wenn sie auf Strecken mit unsinniger Geschwindigkeitsbegrenzung aufgebaut sind – wäre es doch wohl sinnvoller, auf die Änderung der Beschränkung hinzuarbeiten. Dadurch werden auch sinnvolle eher als solche erkannt und respektiert! Dazu hat jeder die Möglichkeit, vor allem natürlich auch die Redaktion einer Autozeitschrift.

HERMANN VOGT
Frankfurt

*

Es gibt Tempobeschränkungen, die man zumindest als nur schwach begründet bezeichnen kann. Ist das aber ein Anlaß, grundsätzlich Tempolimits lächelnd und schnellerfahrend abzutun? Also zu mißachten? Wer für gegenseitige Radarwarnung eintritt, gibt doch eigentlich zu, daß er in diesem Sinne gesündigt hat oder sündigen will – und setzt das beim Partner ebenfalls voraus. Die letzten anständigen Fahrer werden obendrein durch die Nichtbeachtung der Tempovorschriften anderer Autofahrer verleitet und letztlich verdorben. Wer brav kilometerlang ein vorgeschriebenes Tempo einhält wird erleben, daß er rücksichtslos überholt und zudem noch mitleidig belächelt wird. Dann kommt der Augenblick, wo dem der Kragen platzt, und der bisher Vernünftige schließt sich der Verhaltensweise der Un-

einsichtigen an, wird also selbst einer. Wenn dann ruchbar wird, daß die Polizei hier und da zur Kasse bittet, verschanzt man sich hinter fadenscheinigen Argumentationen. Eine davon ist die Befürwortung des gegenseitigen Radarwarnens Gleichgesinnter (Raser).

HEINZ KÜHN
Bayreuth

*

Ein Tempolimit kann nur durch Überwachung einen Sinn haben. Man kommt sich ja direkt dumm vor, wenn man es einhält und dauernd überholt wird. Es ist auch in Ordnung, wenn die Kontrolle durch Zivilstreifen, Radar usw. durchgeführt wird, schließlich gibt es auch Kriminalbeamte in Zivil. Stuttgarts Polizeipräsident Rau meint, daß gegenseitige Warnungen zu „Auffahrunfällen z. B. wegen plötzlichen Abbremsens" führen könnten. Für viel bedenklicher halte ich es jedoch, wenn auf Autobahnen – auch auf dem Parkstreifen – von der Polizei Pannen vorgetäuscht werden. Könnten dann nicht auch durch Hilfsbereitschaft gegenüber dem „liegengebliebenen" Autofahrer sehr gefährliche Situationen entstehen?

DR. HELMUT REICHELT
Präsidialmitglied der Ärztlichen Kraftfahrvereinigung Österreichs
Wien

Golf länger – ABE weg?

In Heft 7/75 auf Seite 5 berichtet ein Leser vom Umbau der Stoßstangen an seinem Golf. Durch diese Maßnahme dürften sich jedoch die Außenabmessungen des Wagens verändert haben. Dies wiederum hat Einfluß auf die Gültigkeit der Betriebserlaubnis.

GERD P. LINGE
Münster

Red.: Grundsätzlich erlischt die Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE), wenn die Länge des Wagens verändert wird. Bei geringfügiger Änderung darf man aber auf die Toleranz des TÜV hoffen.

Foto von vorn

Über Möglichkeiten, den Fahrer eines Wagens durch ein Foto von vorn zu identifizieren, berichteten wir in Heft 6/75.

Sie schreiben, daß ein Temposünder auch von vorn gestochen scharf und somit einwandfrei identifiziert werden könne. Dieser Behauptung schenken wir solange keinen Glauben, solange Sie oder jemand anders uns nicht eine mit diesem Gerät geschossene Aufnahme (möglichst bei Sonneneinstrahlung und aus einer Serie) zustellen. Es ist nämlich infolge der stets vorhandenen Reflexion nur in den seltensten Fällen möglich, den Fahrer hinter der Frontscheibe klar erkennen zu können. Solche Reflexe lassen sich auch mit Filtern nie völlig eliminieren. Die beiliegende Aufnahme

wurde ohne Filter geschossen. Würden Sie es als Richter wagen, diesen Fahrer zu identifizieren?

ZELLWEGER USTER AG
VERKAUF
VERKEHRSELEKTRONIK
Uster (Schweiz)

Red.: Wir würden es nicht wagen, ob es ein Richter tut, ist eine andere Frage. Im übrigen sind einige bundesdeutsche Polizeidienststellen dabei, zusammen mit entsprechenden Firmen ein Gerät zu entwickeln, das Fotos liefert, die eine Identifikation ermöglichen sollen. So beschied man zumindest der GUTEN FAHRT.

Briefe

Flotter Zeitgenosse

In Heft 7/75 schrieb Leser Schönerstedt, daß er mit seinem VW-Porsche 914/2.0 stundenlang 190 km/h fährt.

Es ist anzunehmen, daß dieser Möchtegernrennfahrer dies nicht auf Rennstrecken durchführt, sondern auf normalen Straßen. Statt damit zu prahlen und sich wichtig zu machen, möchte ich diesem flotten Zeitgenossen empfehlen, seinen Führerschein allerschnellstens zurückzugeben. Für solche Leute, die sich rücksichtslos über Regeln und Empfehlungen hinwegsetzen, darf in unserer langsam zur Fahrvernunft kommenden Gesellschaft kein Platz sein.

WILHELM A. NOLL
Werbeberater
Heidelberg

Verbrauch überhöht

Zum Vergleichstest VW-Porsche 914/2.0 und VW Scirocco in Heft 5/75:

Ihr Testbericht hat mir sehr gut gefallen. Alle Vor- und Nachteile wurden diskutiert. Nur in einem Punkt kann ich Ihre Angaben nicht akzeptieren, und zwar den hohen Bezinverbrauch des VW-Porsche bei Vollgas. Ich bin mit meinem 914/2.0 (mein zweiter Wagen dieser Art) sehr zufrieden und zu einem solchen Verbrauch nie gekommen. Ich führe immer genau Buch und komme bei langen Vollgasfahrten nur auf 10,5 bis 11 Liter auf 100 km.

Schade, daß der gute 914 durch den „EA 425" abgelöst werden soll, der wahrscheinlich im Kombi- oder Caravan-Look (große Heckklappe) gebaut wird, was mir überhaupt nicht gefällt.

PETER PAULS
Egelsbach

Mit Erfolg getunt

Meine Tuningfreunde und ich finden Ihre Serie „Mein getunter VW" sehr gut. Wir würden uns ganz besonders freuen, wenn Sie diese Sache mit vergrößertem Aufwand betreiben könnten. Berichten sollte man auch von den Schwierigkeiten bei den so unterschiedlich reagierenden Zulassungsstellen. Da wir bereits mit Erfolg einige Käfermotoren getunt haben, schicken Sie uns bitte Ihr Testblatt.

RUDOLF WEIGAND
Eschenried

Red.: Nach wie vor können alle Heim-Tuner bei der Redaktion GUTE FAHRT kostenlos ein Testblatt anfordern.

Raucher verunglücken öfter

Wir setzen die Diskussion zum Thema „Rauchen am Steuer" fort.

Raucher am Steuer werden etwa viermal so oft in Unfälle verwickelt wie Nichtraucher. Diese bemerkenswerte Tatsache hat Dr. J. Malfetti von der nordamerikanischen Columbia-Universität bei einer Untersuchung von 1 100 Fällen herausgefunden.

Vor allem drei Dinge beeinträchtigen die Verkehrssicherheit:

1. Ablenkung und Behinderung beim Rauchen! Der rauchende Fahrer wird durch Anzünden der Zigarette, durch Hinabfallen von glimmender Asche auf Polster und Kleidung abgelenkt. In Norwegen ist Rauchen am Steuer beim Durchfahren von Städten verboten.

2. Leistungsminderung des rauchenden Fahrers durch die Giftstoffe im Zigarettenrauch! Nikotin aktiviert nur für kurze Zeit die Hirntätigkeit, setzt sie danach aber herab.

3. Leistungsminderung des Fahrers durch Passivrauchen, wenn Mitfahrer rauchen! In einem so kleinen Raum wie dem Innern eines vollbesetzten Autos können schon zehn Zigaretten — geraucht bei geschlossenem Fenster — den Fahrer weitgehend aktionsunfähig machen. Natürlich kann man lüften, aber das unterbleibt z. B. im Winter oft.

Die Absage an den blauen Dunst im Auto dient der Gesundheit und der Verkehrssicherheit. Es wäre deshalb gut, das Rauchen auf Pausen im Freien zu beschränken oder am besten ganz einzustellen.

K.-H. TIMMERMANN
Strübbel

Berauschendes Gefühl

In Heft 7/75 warb Clauspeter Becker unter der Überschrift „Die ganz oben sitzen" um Verständnis für die Lkw-Fahrer.

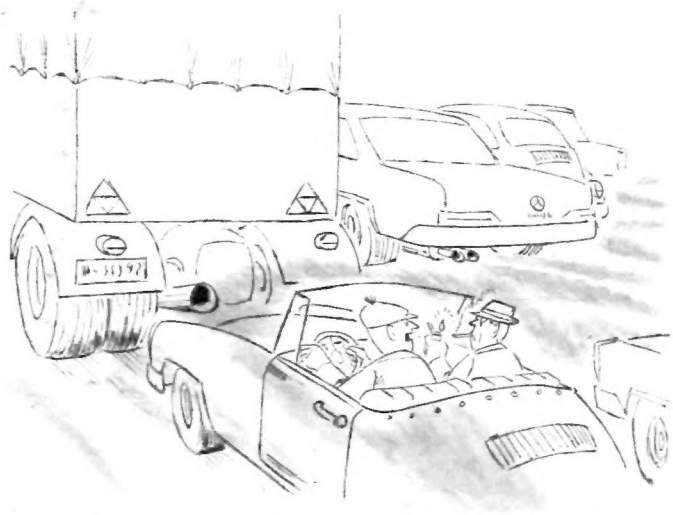
Bevor man die Verkehrsteilnehmer über die Wichtigkeit der Brummis aufklärt, sollte man Lkw-Fahrer erst einmal über die Wirkung von Panorama-Spiegeln unterrichten. Oder wo liegt die Ursache für das brutale Ausscheren zum Überholen? Ich möchte gern einmal einige Lkw-Fahrer neben mir

sitzen haben, wenn ich dazu ansetze, eine Kolonne zu überholen. Da meint dann einer, er hat vier PS mehr als sein Vordermann und beginnt das große Elefantenrennen — oft über ein bis zwei Kilometer. Es ist ein berauschendes Gefühl, wenn man mit 140 km/h plötzlich auf einen Lkw zufährt, der mit 60 km/h seine Vorderleute überholen will.

Fährt man dagegen eine Baustelle mit der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit bergab, drängeln und hupen die Fahrer aus der 1. Etage. Zahlen sie dann auch meine Strafe an der nächsten Radarfalle, weil sie unbedingt Schwung für die nächste Steigung nehmen wollen?

Vielleicht denkt der eine oder andere Profi mal darüber nach. Schlechte Fahrer gibt es sicher auf beiden Seiten, nur sind die Fehler der Großen für uns Kleine lebensgefährlich.

HERBERT DRALLE
Bielefeld



„Mach die Zigarette aus! Ich mag nicht, daß in meinem Wagen geraucht wird!"

Plaketten-Klau

Vor einigen Wochen machten wir per Auto einen Trip durch die DDR und stellten bedauerlicherweise fest, daß dort in jeder Stadt ein sehr beliebtes Hobby der Kinder und Jugendlichen in Mode gekommen ist: Der Klau von Autoaufklebern und Abziehbildern an Fahrzeugen von BRD-Besuchern. Das Motiv der Plaketten spielt dabei überhaupt keine Rolle. So wurde uns Stadt für Stadt alles abgezogen, vom Wappen über Rallyestreifen bis schließlich zum Aufkleber der ADAC-Notrufnummern. Fragt man Einheimische, warum dies so häufig

geschieht, so lautet die Antwort schlicht: „Bei uns gibt es so etwas nicht zu kaufen." Man sollte bei Reisen in die DDR sämtliche Aufkleber von innen anbringen, dann ist die Freude nicht so einseitig.

SIEGFRIED KUDERER
Frankfurt

Radkappen verloren

In Heft 6/75 schilderte ein Leser, wie er seinen Passat mit Radkappen ausgerüstet hat.

Seit Februar bin ich Besitzer eines Audi 80 und lese Ihre Zeitschrift sehr gern. Mein Wagen ist mit 5"-Felgen und 175/70-Reifen ausgerüstet und hatte ab Werk Radkappen. Aber nach vier Wochen verlor ich die erste, kürzlich die zweite Kappe. Dabei gingen auch die beiden Federn verloren, die wie beim Passat zur Befestigung dienen. Die Federn sind in der Felge schon beim Einsetzen nicht besonders fest im Sitz. Jetzt habe ich die beiden restlichen Radkappen entfernt und auf jeder Felge die Achsnaben und Mutterkappen vom Audi 50 montiert. Kosten: jedenfalls weniger als eine neue Chromkappe (16,70 DM + Mwst.). Nach meinen Erfahrungen kann ich nicht zur Umrüstung auf Radkappen raten.

ROLAND ORTGIESE
Herford

Warum so spät?

Die GUTE FAHRT sucht den ältesten Käfer Europas.

Warum haben Sie sich nicht

Großfahndung
Gesucht wird der älteste Käfer Europas
GUTE FAHRT

schon früher um ein solches Fahrzeug bemüht? Ich lese Ihre Zeitschrift seit vielen Jahren, und es wurde nur höchst selten über die Käferveteranen berichtet. Warum beteiligen Sie sich (noch) nicht an dem seit 14 Jahren zu Pfingsten stattfindenden Treffen der Kübel- und Schwimmwagen? Das sind doch wirklich VW-Oldtimer!

WOLFGANG LINNENBERGER
Bad Kreuznach

*

Über die „Großfahndung" in Heft 7/75 habe ich mich sehr gefreut. Ich lese die Zeitschrift seit September 1969 und muß sagen, daß dieses Thema sträflich vernachlässigt wurde. Ich hoffe, daß die GUTE FAHRT in Zukunft öfter etwas über alte Volkswagen bringen wird.

ROLF VIDAL
Plettenberg

Achtung Adler-Fans!

In Heft 8/75 fragte Leser Bruno Kappler nach der Anschrift eines Adler-Klubs.

Die Anschrift des Adler Motoren-Veteranen-Klub lautet: Kurt Fischer, 7822 St. Blasien/Schwarzwald, Hans-Thoma-Weg 9. Ein Adler-Treffen findet vom 29. 8. bis 31. 8. in Michelstadt/Odenwald statt.

WERNER WACHTLING
Mönchengladbach

Grüne Karte – nicht für die ganze Türkei?

In Heft 7/75 schreiben Sie, daß man für die Türkei die Grüne Karte noch braucht. Das stimmt, doch für den asiatischen Teil der Türkei muß man eine Zusatzversicherung abschließen. Laut Angabe meiner Versicherung ist für die Fahrt in den außereuropäischen Teil in der Kfz-Haftpflichtversicherung ein Zuschlag von 50 Prozent, in der Fahrzeugteilversicherung von 100 Prozent zu berechnen.

SIEGFRIED DEISELMANN
Hagen

Red.: Nach Auskunft des HUK-Verbandes in Hamburg sind die Bräuche bei den einzelnen Versicherungsgesellschaften unterschiedlich. Wenn das eingedruckte TR (= Türkei) auf der Grünen Karte durchgestrichen ist, muß eine Zusatzversicherung abgeschlossen werden. Im andern Fall gilt die Versicherung für die gesamte Türkei.

Reif-Prüfung

Wenn der erste Reif fällt, sind viele Batterien reif. Die alten, die schwachen und die schlechten Batterien. DETA-Batterien sind stark genug für den Frost, der den Reif macht. Mit DETA hat man immer einen guten Start.

DETA
Ihre Batterie

Jetzt fahren Sie mit VW besser als je zuvor.

Besser durch die Jahres-Garantie ohne km-Grenze.

Ein Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung.

Diese neue Garantie gilt für alle PKW und den VW Transporter. Und sie schließt sämtliche Teile des Autos ein. Auch Teile, wie zum Beispiel Batterie und Radio.

Besser durch die großzügige Spezial-Garantie für den neuen VW LT.

1 Jahr Garantie/ 50.000 km. Das ist die ungewöhnliche Garantie für den neuen VW LT: dem Großtransporter, der alles Gute vom Transporter hat. Und alles Gute vom LKW. Durch seine neue Garantie wird dieses Auto garantiert ein noch besseres Geschäft für Ihr Geschäft.

Besser durch zeitgemäße Autos.

Die Zeiten haben sich geändert. VW hat sich geändert. Polo, Passat, Golf und Scirocco gehören zu einer neuen VW-Generation: Automobile, die neuartig in Technik und Styling sind. Alle in moderner Kompaktbauweise. Mit vorbildlich sparsamen Frontmotoren. Mit einem Sicherheitsfahrwerk, das mit spurstabilisierendem Lenkrollradius glänzt. Und bei allen bekommen Sie eine große Heckklappe und einen variablen Gepäckraum.

Besser durch bessere Serienausstattung.

Wenn Sie mit Polo, Golf, Passat und Scirocco jetzt noch besser fahren, liegt das an der verbesserten, reichhaltigen Serienausstattung. Sie umfaßt Stahlgürtelreifen, Scheibenbremsen vorn, heizbare Heckscheibe und Liegesitze. Um nur ein paar Beispiele zu nennen.

Die Neuen der neuen VW-Generation gehören nicht zuletzt auch mit dieser Ausstattung zu den attraktivsten Wagen ihrer Klasse.

Vielleicht liegt es daran, daß sie in ihrer Klasse zu den meistgekauften Wagen in Deutschland gehören.

Die neue VW-Generation. Mit Jahres-Garantie ohne km-Grenze.

Das aktuelle Interview

Heute aus Anlaß der 46. Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt am Main mit Frl. Annabel Engel, Sekretärin im Bundesverkehrsministerium.

GF: Fräulein Engel, Sie haben es tatsächlich geschafft, daß der Minister zur Automobil-Ausstellung gefahren ist . . .?

Frl. E.: Naja, mir konnte er es ja nicht abschlagen. Wenn Sie nichts für Autos übrig haben, habe ich gesagt, dann nehmen Sie wenigstens den Zug!

GF: Und dann hat er sich trotz der vielen Zug-Unfälle in die Eisenbahn gesetzt?

Frl. E.: Sollte er etwa die Rohrpost nehmen? Sein Postministerium geht ihm zwar über alles, aber in den Rohren ist es dunkel . . .

GF: Wie schön . . .

Frl. E.: Hm! Ich sage Ihnen, er brauchte dringend Licht, um seine Rede zu ordnen. Die vielen neuen Begriffe sind ja nicht ganz einfach zu verbinden: Geschwindigkeitsbegrenzung, teureres Benzin, mehr Reglementierung, mehr Bußgeld, mehr Lebensqualität und all das . . .

GF: Jaja, da kann ihm mehr Licht aufgehen.

Liber Schpezi!

Du komst nicht drauf, fon wo Ich dir schreibe darum sag ix dir: aus Frangfurt im Breissenland. Da haben sie die IAA und ist das kein Pfärderännen wie man meind, sondern die Auto-Ausschdellung.

Die Auto sixd du auf der Schdrase auch, aber hier sind sie bolierd und schdehen Mänschen von der Firma da und sagen dir freindlich: „Das ist ein Vauwäh zwölfhundertsoundsoviel oder ein Golf oder ein Polo oder ein Märzädäs wie die Bauern haben." Weil sie meinen jetzt kaufsd du ihn gleich.

Ich habe mid meiner Frau ausgemachd wenn Wir ein ein schönes Auto sähen sagd sie zu Mir so laud das es die Firma hörd: „O düses Auto musd du mür kaufen Burschi!" Und schon had Uns die Firma hinter irn Messeschtand gebäden und kalte Blatten aufgetischd und französischen Cohnjagg eingschänggd und Feuerzeige und Guglschtifde in die Taschn gschdäggd.

Dan ruhen Wir Uns alleweil in dem Auto aus und Meine Frau sagd: „Ach neun, dön wül üch doch nüchd, er had so ainen langen Kupplungswög!" und dan gehn Wir zur Kongkuränz.

So haben Wir 17 Mal guhd gegässn und Meine Taschn sind fol mid elekdronischn Feuerzeig und alles ohne Zahlen.

Ich habe aber doch etwas eingekauft nähmlich ein Bier Das dringge Ich jetz auf dein Wol.

Dein liber Freind *Lüdwig*

Radio Emden

Frage: Ich habe einen stimmgewaltigen Esel. Kann ich ihn der Frankfurter Ausstellungsgesellschaft zu Werbezwecken vermieten?

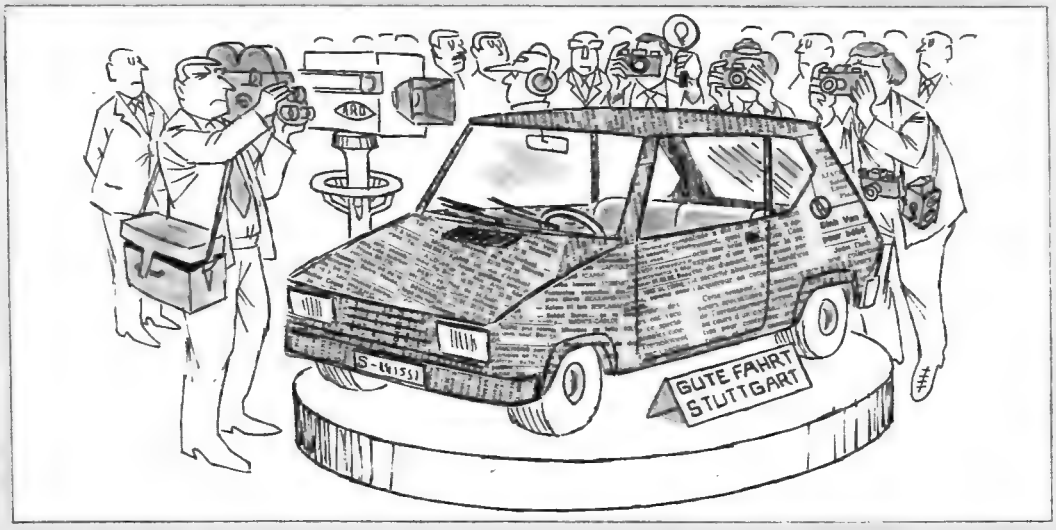
Antwort: Im Prinzip i-aa. Aber nur alle zwei Jahre.

Bauernregeln

Wetter heiß und Himmel blau
bringt eine volle Autoschau.

Sind die Autos dicht umringt,
wieder Geld im Kasten klingt.

In Franfurt auf der Messen,
da kann man teuer essen.



Patent 009 Automobilkarosserie aus leichtverrottendem Papier

Für die Sensation der IAA sorgte eine Stuttgarter Automobilzeitschrift. Sie präsentierte ein Versuchsmodell mit einer Karosserie aus imprägniertem Zeitungspapier und realisierte damit erstmals die langjährigen Forderungen der Wirtschaftsexperten und Umweltschützer. Das Auto als extrem kurzlebiges Konsumgut! Und anschließend keinerlei umweltstörende Blechhalden mehr!

Messegeschichten

Ein Mädchen mit roten Haaren
wollte zur Autoschau fahren.
Schon am Frankfurter Kreuz
geschah ihm ein Leids
im Golf eines Bajuwaren.

Ein Knabe mit Blut im Benzin
kam angerauscht aus Berlin.
Doch stahl eine Frau
ihm die Autoschau
und wandelte seinen Sinn.

Ein Ingenieur aus Salzgitter
traf abends ein im Gewitter.
Sein Käferlein
schwamm in den Main.
Das Wasser war viel zu bitter.

Und ein Erfinder aus Hagen
mit selbst erfundenem Wagen
verlor die Patente
im Messegelände.
Auf ewig knurrt ihm der Magen.

Ein Technischer Prüfer aus Eltz
fragt ohne jeglichen Schmelz
alle Ausstellungsdamen
nach ihren Namen
und der Nummer des Fahrgestells.

Ein Häuptling kam aus Gabun
und hatte in Frankfurt zu tun.
Er sprach nur ein Wort:
Volkswagenexport.
Das läßt bei VW keinen ruhn.

Auch ein Kaplan aus Essen
kam in das rote Hessen
und kaufte dort
einen Matra Sport.
Er liest äußerst flotte Messen.

Ein Knabe namens Karl-Heinz
kam aus dem nahen Mainz,
ein Auto zu kaufen.
Doch hört man ihn schnaufen:
Unter Zehntausend gibt's keins.

Auch eine Dame aus Geldern
kam von den heimischen Feldern.
Bei Frankfurt am Main
schwang sie Busen und Bein
und verschwand in den Wäldern.

Ein Autoverkäufer aus Bayern
ging jeden Abend feiern.
Sein Permit schwand
im Hessenland
wegen Trunkenheit beim Steuern.

Einer Dame in grünem Hemd
war jegliche Technik fremd.
Sie rief um Hölfe
bis nachts um Zwölfe.
Sie war in ein Auto verklemmt.

Gurtpflicht ohne Strafandrohung

Zu Beginn des nächsten Jahres tritt die Gurt-Anschnallpflicht in Kraft. Wer sich vom 1. Januar 1976 jedoch nicht anschnallt, soll deshalb kein Buß- oder Verwarnungsgeld zahlen. Verkehrsminister Gscheidle hofft, daß die Autofahrer dieser neuen Verpflichtung auch ohne Strafandrohung aus „eigenem Antrieb" nachkommen. Die Verordnung sieht ferner vor, daß die zwischen dem 1. April 1970 und dem 31. Dezember 1973 zugelassenen Personenwagen mit Sicherheitsgurten nachgerüstet werden müssen. Spätestens bei der TÜV-Untersuchung nach dem 1. Januar 1976 müssen diese Fahrzeuge Gurte vorweisen.

Tempo 100 auf Landstraßen bleibt

Tempo 100 soll in Zukunft auf allen zweispurigen Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften gelten. Damit würde diese, bis Ende des Jahres als Großversuch laufende Geschwindigkeitsbegrenzung, zur Dauerregelung werden. Für diese Maßnahme sprachen sich sowohl Bundesverkehrsminister Gscheidle als auch alle im Bundestag vertretenen Parteien aus, nachdem den Politikern ein Gutachten über die Auswirkungen des Großversuchs vorgelegt wurde. In diesem Gutachten kommen sieben Wissenschaftler zu dem Schluß, daß eine Tempobegrenzung auf zweispurigen Straßen die Unfälle deutlich reduziert. Seit Beginn des Großversuchs am 1. Oktober 1972 verringerte sich beispielsweise die Zahl der Zusammenstöße mit dem Gegenverkehr auf sämtlichen Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften um 24,5 %, auf Bundesstraßen um 32,8 %.

Die neuen Autos

Das Modelljahr 1976 beginnt bei den Marken Volkswagen, Audi, Porsche mit einer Reihe von Neuerungen im Fahrzeugprogramm. Kurz das Wichtigste:

■ **Polo:** Komplett-Ausstattung, Gürtelreifen, Scheibenbremsen, Benzinuhr, beheizbare Heckscheibe fürs Grundmodell.

■ **Käfer:** Nur noch die kurze Karosserie und das frühere Fahrwerk, Motoren zu 34 und 50 PS.

■ **Käfer Cabrio:** Unverändert.

■ **VW 181:** Unverändert.

■ **Golf:** 50 PS-Modelle unverändert. Stärkere Modelle mit größerem Motor, Hubraum 1600 ccm, 75 PS.

■ **Scirocco:** 50 PS-Modell unverändert. Darüber stärkere Motoren, Hubraum 1600 ccm, Leistung 75 PS und 85 PS.

■ **Passat:** 55 PS-Modell unverändert. Darüber stärkere Motoren, Hubraum 1600 ccm, Leistung 75 und 85 PS.

■ **VW Bus:** 50 PS-Modell unverändert. Darüber stärkerer Motor, Hubraum 2000 ccm, Leistung 70 PS.

■ **VW-Lasttransporter:** Unverändert.

■ **Audi 50:** Unverändert.

■ **Audi 80:** Neues Spitzenmodell Audi 80 GTE mit Einspritzmotor, Hubraum 1600 ccm, Leistung 110 PS, Beschleunigung 0—100 km/h unter 10 sec, Spitze über 180 km/h. 55 PS-Modell unverändert. Darüber stärkere Motoren, Hubraum 1600 ccm, Leistung 75 und 85 PS.

■ **Audi 100:** Unverändert. Als Extra neues Automatic-Getriebe.

■ **Ro 80:** Styling an Bug und Heck leicht verändert. Verbesserungen an Motoren und Abgasanlage führen zu Kraftstoff-Ersparnis bis 8 %.

■ **VW-Porsche 914:** Unverändert.

■ **Porsche 911:** 6 Jahre Garantie auf neue verzinkte Karosserien. Als Extra Tempostat zur automatischen Einhaltung einer vorgewählten Geschwindigkeit.

Weitere ausführliche Informationen im Inneren des Heftes.

Neuer Blick ins Ungewisse

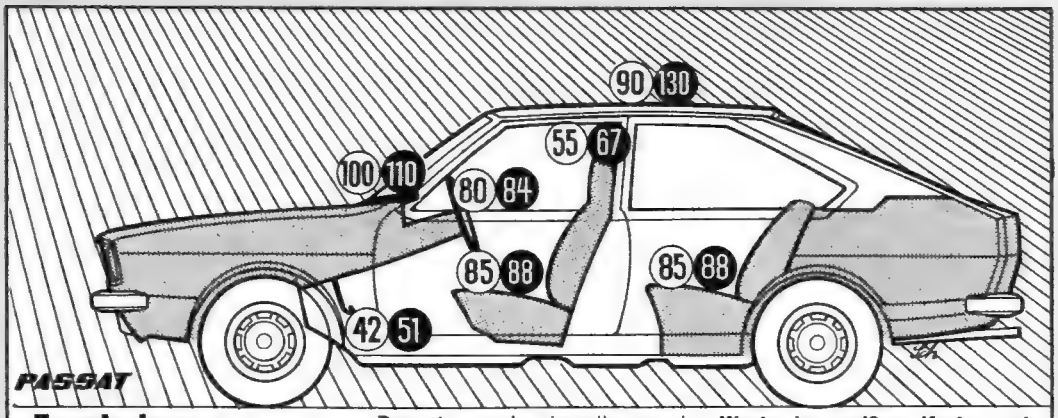
Nach einer im Auftrag des hessischen Sozialministeriums erarbeiteten Studie der Baseler Prognos AG soll bis 1985 die Produktion im bundesdeutschen Fahrzeugbau das Niveau und die Stückzahlen von 1970 erreichen. Die Zahl der direkt in der Automobilindustrie Beschäftigten soll nach dieser Studie um 31 Prozent auf 430 000 sinken. Eine Marktsättigung sei bei 650 Personenwagen je 1 000 Personen zu erwarten, derzeit kommen auf 1 000 Bundesbürger 510 Personenwagen. Weiter sagt die Prognos für die Zukunft voraus, daß infolge geringerer Fahrleistungen pro Jahr die durchschnittliche Auto-Lebensdauer von derzeit etwa 10 bis zum Jahr 1990 auf 13 bis 15 Jahre steige.

Bauart-Genehmigung für Reifen?

Das Land Hessen will im Bundesrat darauf hinwirken, daß Reifen in Zukunft einer Bauart-Genehmigung nach § 22 a StVZO unterworfen werden. Grund für diese Initiative ist die ansteigende Zahl der Reifen-Rückrufaktionen. Bisher wird die Sicherheit der Reifen von den Herstellern selbst geprüft, nicht aber von staatlichen Stellen oder technischen Überwachungsvereinen.

Die nächste Camping-Schau

Vom 27. bis zum 5. Oktober findet in den Essener Gruga-Hallen der 14. Internationale Caravan-Salon statt. Gezeigt werden Neuheiten der Caravan- und Zubehörhersteller aus dem In- und Ausland. Die Veranstalter erwarten einen neuen Besucherrekord. Letztes Jahr hatten 110 000 Besucher sich über das Ausstellungsangebot informiert.



Fernheizung

Um Meßwerte für den Einbau von Klima-Anlagen zu erhalten, untersuchten VW-Ingenieure die Aufheizung eines in der Sonne geparkten Wagens unter verschiedenen klimatischen Bedingungen. Ein VW Passat wurde jeweils zwei Stunden bei verschlossenen Fenstern geparkt, dann wurden an mehreren Punkten des Fahrzeugs die Temperaturen gemessen. Die ermittelten Celsius-Grade sind in der Zeichnung in Kreisen angegeben:

Werte im weißen Kreis: auf 52° nördlicher Breite (in Kassel, Bundesrepublik) bei 26° Celsius im Schatten.

Werte im schwarzen Kreis: auf 33° nördlicher Breite (Phoenix, Arizona/USA) bei 43° Celsius im Schatten.

Kunden offenbar zufrieden

79 Prozent der bundesdeutschen Autofahrer sind mit ihrer Kfz-Werkstatt zufrieden. Das ergab eine Umfrage des Bielefelder Emnid-Instituts im Auftrag des Zentralverbands des Kfz-Handwerks (ZVK). Bei 5 Bewertungsmöglichkeiten gaben 9 Prozent der Autofahrer das Prädikat „ausgezeichnet", 37 Prozent urteilen mit „gut", 33 Prozent mit „zufriedenstellend" und 14 Prozent mit „mäßig". Die restlichen Befragten äußerten keine Meinung.

Rechtsschutz wird teurer

Die Rechtsschutzversicherer werden voraussichtlich ihre Beitragssätze zu Beginn des nächsten Jahres erhöhen. Einer der Gründe hierzu: am 15. September 1975 sollen die Anwalts- und Gerichtsgebühren drastisch erhöht werden.

Gebrauchtwagen-Hinweise

Der Deutsche Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein (DEKRA) gab neue Hinweise für den Gebrauchtwagen-Kauf:

■ Vorsicht bei der Bezeichnung „TP" vor der Fahrgestellnummer. Es handelt sich entweder um ein wiederaufgebautes Unfallauto oder um eine nicht serienmäßige Einzelanfertigung.

■ Verdächtig sind ungleichmäßig eingeschlagene Fahrgestellnummern. Das Auto kann gestohlen und umfrisiert sein.

■ Bei Inzahlungnahme im Kaufvertrag den Passus „wird zum Schätzpreis in Zahlung genommen" streichen und durch Festpreis ersetzen.

■ Nicht vom fälschlich verwendeten Begriff „amtlicher Schätzwert" beeindrucken lassen. Es gibt in der Bundesrepublik weder amtliche Richtlinien noch amtliche Anerkennung für Gebrauchtwagen-Bewertung.

Der Käfer des Monats

„Wenn ich das Sandmännchen anschauen darf, bau' ich auch wieder die Sitze rein."

Parkerleichterung

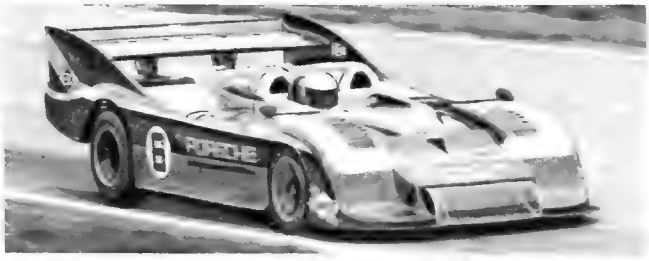
Körperbehinderte Autofahrer dürfen neuerdings in Hessen und Rheinland-Pfalz auch dort parken, wo es normalerweise verboten ist. Mit einem speziellen Bescheid, angebracht an der Innenseite der Windschutzscheibe, können sie ihren Wagen in Bereichen begrenzter Park- und Halteerlaubnis abstellen, sofern in der Nähe keine normale Parkmöglichkeit besteht.

Mehr Rettungswagen

Nach einer vom Bundestag veröffentlichten „Übersicht über die Anforderungen an ein modernes Rettungssystem" ist es erforderlich, die Zahl der Rettungswagen von gegenwärtig 1 033 auf 2 254 mehr als zu verdoppeln. Auch die Zahl der Rettungsleitstellen sollte von gegenwärtig 93 auf 241 ausgebaut werden.

Liebe Leser!

Auf der 46. Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt vom 11. bis 21. September ist die GUTE FAHRT in der großen Halle der Personenwagen, Halle 5, mit einem Stand in unmittelbarer Nachbarschaft von Audi und Volkswagen vertreten. Besucher sind willkommen. — Das Oktoberheft der GUTEN FAHRT mit einem Rückblick auf die Ereignisse der IAA erscheint wenige Tage später als üblich.



Weltrekord mit Turbo-Porsche

Auf einem 1100 PS starken Turbo-Porsche 917 markierte der amerikanische Formel-1-Fahrer Mark Donohue mit einem Durchschnitt von 355,922 km/h einen neuen Geschwindigkeitsweltrekord für geschlossene Rennstrecken auf der Piste von Talladega im US-Bundesstaat Alabama. Donohue erlag am 20. August seinen Verletzungen, die er bei einem Unfall beim Großen Preis von Österreich in Zeltweg erlitten hatte.

Fakten aus der Industrie

Audi produzierte in diesen Tagen den 500 000sten Audi 80. Seit September 1972 läuft der Audi 80 vom Band, wobei erstmals in der Geschichte des Automobilbaus der negative Lenkrollradius realisiert wurde.

Esso bietet vier neue Straßenkarten (Maßstab 1:450 000) des Bundesgebietes zum Preis von je 1,90 DM an. Auf den Karten-Rückseiten finden sich Stadtpläne, Übersichten der jeweiligen Verkehrsfunk-Frequenzen, der Alpenpässe, der Umgehungen Münchens und wichtiger Schnellverbindungen.

Liqui Moly bietet Motoröl-Selbstwechslern einen „Altöl-Service" an. In jeder Packung von „LM Touring Motoroil" ist eine Öl-Auffangschale. Zusätzlich kann man gegen einen Betrag von 8.50 DM Transportkanister zum Sammeln vom Altöl bestellen, die gefüllt zurückgegeben werden können.

VW baute seit März 1950 4 Millionen Transporter. Dabei wurden 69 Prozent der gebauten Fahrzeuge exportiert. Unter den vielen Modellvarianten sind die Kasten- und Pritschenwagen mit 1,6 Millionen am häufigsten vertreten.

Grundig hat mit dem „WKC 4010" und dem „WKC 4020 Stereo" zwei neue Radio-Kassettenkombinationen auf den Markt gebracht. Beide Modelle verfügen über Anschlüsse für Verkehrsfunk-Decoderundempfangen LW, MW, KW und UKW.

Cibié hat einen Scheinwerfer entwickelt, der einen Zusatz-Halogenfernscheinwerfer und einen Halogennebelscheinwerfer in einem Gehäuse vereinigt. Die Neuheit ist ab Herbst in Deutschland lieferbar.

BMW gewährt als erster Motorradhersteller auf alle Motorrad-Modelle 1 Jahr Garantie bei unbegrenzter Kilometerleistung.

Quelle bietet mit dem „Kurier Junior 280" einen neuen Mini-Wohnwagen an. Der Caravan hat eine Aufbaulänge von 2,80 m, ein Leergewicht von 390 kg und ein zulässiges Gesamtgewicht von 600 kg.

Golf GTI: Hochleistungs-Modell mit 110 PS

Golf GTI kommt mit 110 PS

Volkswagen präsentiert auf der Frankfurter Automobilausstellung den neuen Golf GTI.
GUTE FAHRT fuhr die Versuchswagen.

Der neue Motorenbaukasten der Ingenieure aus Ingolstadt und Wolfsburg macht es möglich: Der Golf, mit 50 und nunmehr 75 PS bereits ein ungewöhnlich munteres Auto, erscheint in einer noch leistungsfähigeren Version als Golf GTI mit Einspritzmotor, 110 PS und Sportfahrwerk, tauglich für Geschwindigkeiten über 180 km/h.

Der äußerlich zurückhaltend gestaltete Wagen soll nur in zwei Farben geliefert werden: diamantsilber und marsrot. Er trägt mattschwarze Stoßfänger und Kotflügelverbreiterungen, einen schwarzen Seitenstreifen und den Schriftzug GTI an Bug und Heck.

Der wassergekühlte Vierzylinder-Reihenmotor, quer im Bug, hat einen Hubraum von exakt 1588 ccm und leistet 110 PS bei 6100 U/min. Trotz hoher Leistung kann die Maschine als ausgesprochen alltagstauglich bezeichnet werden. Ein Drehmoment von mindestens 13 mkg im breiten Drehbereich von 3200 bis 6100 U/min schafft vorzügliche Elastizität. Das maximale Drehmoment von 14 mkg liegt bei 5000 U/min an. Die Maschine ist mit der von Bosch entwickelten K-Jetronic, einer vorwiegend mechanisch arbeitenden Einspritzanlage, ausgerüstet. Die Einspritzung erweist sich als leistungssteigernd und verbrauchsmindernd zugleich: Der DIN-Verbrauch des Golf GTI beträgt 8 l Superbenzin auf 100 km.

Der leichte Wagen mit der leistungsfähigen Maschine beschleunigt in 9 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine gemessene Spitzengeschwindigkeit von 182 km/h. Er übertrifft mit diesen Werten die gesamte herkömmliche Mittelklasse. Das Fahrwerk ist der Fahrleistung angepaßt. Der Wagen liegt 2 cm tiefer als die anderen Golf-Modelle. Er ist mit härterer Federung und Dämpfung sowie mit einer auf verstärkte Querstabilität ausgelegten Verbund-Hinterachse versehen. Stahlgürtelreifen 175/70 HR 13 auf Felgen 5½ J x 13 verbreitern die Spur um 14 mm. Breitere Serie 50-Reifen sowie innenbelüftete Scheibenbremsen sind als Extra für Sporteinsatz möglich.

Im Innenraum bietet der GTI Sportsitze und zusätzliche Instrumentierung in Mittelkonsole. Der Tachometer reicht bis zu stattlichen 220 km/h.

Tacho: Anzeige bis 220

GTI: An Bug und Heck

Gemeinsam schlagen

Die Integration der Händler und Werkstätten von Volkswagen und Audi ist perfekt.

„Zwei Marken — ein Service" lautet das Leitmotiv für den konzernnahen Zusammenschluß der Audi- und Volkswagen-Betriebe in der Bundesrepublik. Beide Marken, so die Wolfsburger Vorstandsentschei-

dung, werden beibehalten. Die Service-Netze jedoch werden vereinigt und damit zum größten und dichtesten Kundendienst-Netz in Europa ausgebaut.

Zum Zeitpunkt der Frankfurter Automobilausstellung ist die Integration perfekt, die bereits im August unter dem Slogan „Wo VW ist, ist auch Audi – wo Audi ist, ist auch VW" signalisiert worden war.

Die Fahrer beider Marken finden damit im Ausland und im Bundesgebiet mehr Service-Betriebe für Wartungsarbeiten, Diagnose, Reparaturen und schnelle Express-Taten.

Porsche Langzeit-Garantie

Mit einem gestrafften 3 Modell-Programm geht Porsche in das Autojahr 1976. Neu aus der Zuffenhausener Langzeit-Kiste: 6 Jahre Garantie auf die verzinkte Karosserie.

Aus den bisherigen Porsche-Modellen 911 und 911 S wurde ein neuer Typ 911, dessen Leistung mit 165 PS in der Mitte zwischen den Vorgängern liegt. Als Beschleunigung von 0 auf 100 km/h werden 7,8 Sekunden angegeben, als Spitze 210 km/h. Während dieser Typ den Hubraum von 2,7 Litern behielt, wurde der Motor des Carrera auf 3 Liter vergrößert. Das kam der Elastizität zugute: Die mit 200 PS unveränderte Leistung stellt sich nun schon bei 6000 U/min ein (bisher 6300), das maximale Drehmoment von 26 mkg bei 4200 U/min (bisher 5100). Das ergibt eine erheblich verbesserte Elastizität und Beschleunigung bei mittleren Drehzahlen (von 40 auf 160 km/h 30,9 statt 34,2 Sekunden). An Stelle der bisherigen Direkteinspritzung erhielt der Carrera-Motor eine K-Jetronic.

Spiegel: Vollelektrisch

Auch in der Ausstattung betrieben die Zuffenhausener weitere Modellpflege: ohne Aufpreis gibt es beim 911 einen von innen elektrisch verstellbaren, beheizten Außenspiegel und eine getönte beheizbare Heckscheibe, gegen Aufpreis die Sportomatic mit drei statt vier Gängen und eine automatische Geschwindigkeitsregulierung (Tempostat), mit der – zum Beispiel auf Strecken mit Tempobegrenzung – die Geschwindigkeit auf einen beliebigen Wert festgelegt werden kann und selbsttätig eingehalten wird. Für den Carrera besteht die Wahl zwischen Sportomatic-Getrieben mit 3, 4 oder 5 Gängen, hinzu kommen ein beleuchteter Tür/Zündschlüssel, die schon vom Turbo bekannte automatische Heizungsregulierung und gegen Aufpreis der Tempostat. Für den Turbo gibt es nun serienmäßig die ultraflachen (50 Prozent) Reifengrößen 205/50 VR 15 vorn und 225/50 VR 15 hinten.

Die normale Garantie wurde auch bei Porsche auf ein Jahr ohne Beschränkung der Kilometerleistung angehoben. Hinzu kommt als Novum eine Garantie von sechs Jahren auf die Karosserie-Bodengruppe einschließlich der tragenden Teile. Sie wurde möglich durch die Einführung feuerverzinkter Bleche für die Karosserie: der erste Schritt zum Langzeitauto.

Wolfsburger Ölkonflikt

Die neuen Mehrbereichs-Öle SAE 10W-50 sollen in Audi- und Volkswagen-Motoren nicht verwendet werden.

Mitten in der Urlaubszeit flatterte den Werkstätten von Audi und Volkswagen ein harmlos anmutendes Papier auf den Tisch. Der Technische Kundendienst des VW-Konzerns teilte im Rahmen der üblichen technischen Informationen mit: Mehrbereichs-Öl SAE 10W-50 soll aufgrund bisheriger Erfahrungen weder für wasser- noch für luftgekühlte Motoren von Volkswagen und Audi verwendet werden.

Die Wolfsburger Nachricht war brisant. Zum Zeitpunkt der Mitteilung nämlich hatten die großen Mineralöl-Firmen in Deutschland erhebliche Kosten investiert, um ihre neuen Mehrbereichs-Öle in den Markt zu boxen. Nahezu alle Öl-Firmen hatten eigene 10W-50-Öle entwickelt, die erstmals die große Viskositätsspanne zwischen SAE 10W (sehr dünnflüssig für extremen Winter-Betrieb) und SAE 50 (dickflüssig für extremen Sommer-Betrieb) abdecken und damit als Ganzjahres-Öle bei jeglicher Temperatur und in jedem Klima verwendet werden sollten.

Labor und Motorenversuch in Wolfsburg, durch Toni Schmückers Forderung nach mehr Volkswagen-Qualität zu besonderer Wachsamkeit aufgerufen, wollten jedoch nicht ausschließen, daß einige der neuen Öle an unerwünschten Rückstandsbildungen in den Motoren beteiligt seien. An einzelnen Einlaßventilen waren Rückstände beobachtet worden, die unter Umständen die Laufzeit von Audi- und Volkswagen-Motoren beeinträchtigen könnten. Obwohl noch keine schlüssigen Untersuchungsergebnisse vorliegen, wurde zunächst einmal von der Verwendung der neuen Öle abgeraten.

Die Mineralöl-Firmen haben dafür wenig Verständnis. Aral erklärte der GUTEN FAHRT: „VW und Audi sind die einzigen Hersteller, die für ihre Motoren den Einsatz von SAE 10W-50-Mehrbereichsölen ausgeschlossen haben". Und: „Aral Super Elastic Motor Oil 10W-50 ist in seiner Zusammensetzung so konzipiert, daß Rückstandsbildungen ausgeschlossen sind."

Shell erklärte gar: „Wir halten die von VW ergriffene Maßnahme – bezogen auf unser Shell Super Motor Oil 10W-50 für ungerechtfertigt. Das Öl ist von allen übrigen deutschen Pkw-Herstellern als Ganzjahres-Öl freigegeben und war das erste 10W-50-Öl, das von Porsche mit Erfolg geprüft und zugelassen wurde".

Wolfsburg räumt ein, daß

Porsche 911: Butter-und-Brot-Modell mit 165 PS

die pauschale Werkstatt-Information nicht zwischen guten und weniger guten Ölen unterscheidet. Erst langwierige Dauerversuche könnten Klarheit schaffen.

Unterdes gibt Wolfsburg für alle Audi- und Volkswagen-Modelle im mitteleuropäischen Klima mit Temperaturen zwischen −10° und + 25° Celsius die folgenden Öl-Empfehlungen:

Entweder:
Ganzjährig Mehrbereichs-Öl SAE 20W-40 oder Mehrbereichs-Öl SAE 20W-50.

Oder:
Im Winter bei Temperaturen zwischen −10° und + 5° Celsius Einbereichs-Öl SAE 20W/20.

Im Sommer bei Temperaturen zwischen + 5° und + 25° Celsius Einbereichs-Öl SAE 30.

GUTE FAHRT ergänzt die Empfehlung um den Hinweis, daß jene Fahrer, die zur Zeit Öle der von der Empfehlung ausgeschlossenen Spezifikation SAE 10W-50 benutzen, nicht sofort wechseln müssen. Ein Übergang auf die empfohlenen Öle kann beim nächstfälligen Ölwechsel vorgenommen werden.

Käfersuche auf Hochtouren

GUTE FAHRT ermittelt die ältesten noch fahrbereiten Käfer in Europa. Über 300 Käfer mit geteiltem Heckfenster sind bereits registriert.

Unerwartet lebhaft verläuft eine GUTE FAHRT-Aktion, bei der die ältesten noch fahrbereiten Käfer in Europa ermittelt werden.

GUTE FAHRT-Leser sind aufgerufen, die noch im Verkehr befindlichen Käfer mit geteiltem Heckfenster aus den Baujahren 1945 bis 1953 zu melden. Die Meldungen, die zur Auffindung eines solchen Langzeit-Wagens führen, werden mit dem neuesten Shell-Atlas oder dem neuesten Varta-Hotelführer, nach Wahl, prämiert. Unter den registrierten Käfern wird eine Jury den ältesten und zugleich seriennächsten Wagen ermitteln, der dann gegen das neueste Käfer-Cabrio eingetauscht werden kann. Die Meldefrist läuft noch bis zum 30. September 75.

Inzwischen sind bereits über 300 Käfer mit geteiltem Heckfenster registriert. Die Veteranen haben nahezu 30 Jahre auf dem Bukkel und sind fast ausnahmslos von ihrem ersten Tag bis heute gefahren worden.

Obwohl die Suche nur denjenigen Wagen gilt, die der frühen Nachkriegs-Produktion ab 1945 entstammen, kamen Nachrichten von längst verschollenen Käfern der ganz frühen Vorserien-Produktion. Aus Bozen wurde der Käfer mit der Fahrgestellnummer 17 gemeldet, den Ferdinand Porsche anno 1938 fuhr. Aus München kam die Kunde vom Käfer des Professors Messerschmidt.

Hinweise auf alte Käfer formlos oder mit dem folgenden Abschnitt an GUTE FAHRT, 7 Stuttgart, Pischekstraße 41

Ich mache auf einen Käfer der Baujahre 1945—1953 aufmerksam:

Kennzeichen des Käfers

Eventuell weitere Daten

Name und Anschrift des Halters

Einsender

Name

Wohnort

Straße

Bei Prämierung bitte ich um: ◯ Shell-Atlas ◯ Varta-Hotelführer

Breite Sohlen für Golf

Für sportliches Auftreten wird eine neue Reifendimension entwickelt, noch breiter, noch flacher als bisherige Pneus.

Speziell für den sportlichen Einsatz des Golf entwickelt Veith-Pirelli zur Zeit einen Reifen, der breiter und flacher ist als alles, was für Wagen der kleinen Kategorie bisher im Handel ist. Es handelt sich um einen extremen Niederquerschnittsreifen der Serie 50. Er muß auf einer 15 Zoll-Felge montiert werden, die zur Zeit noch nicht serienmäßig hergestellt wird. Rad und Reifen sind nicht höher als die normale 13 Zoll-Ausrüstung des Golf.

Seit Jahren ist auf dem Gürtelreifen-Markt eine Tendenz zu flacheren Reifen erkennbar. Der Reifenquerschnitt wird niedriger und breiter. Üblich sind zur Zeit Reifen der Serie 80, bei deren Querschnitt die Höhe nur 80 % der Breite ausmacht (entsprechend der Normalausrüstung des Golf mit Reifen der Dimension 155 SR 13). Als sportliches Extra werden Reifen der Serie 70 angeboten, deren Höhe nur 70 % der Breite mißt (für Golf die Dimension 175/70 SR 13). Auf betont sportlichen Fahrzeugen, so beim Porsche Carrera, finden sich bereits Reifen der Serie 60.

Reifen der Serie 50 indes, im Querschnitt doppelt so

Pirelli P 7: Breitwanst

Golf: Sport und Schau

breit wie hoch, sind ungewöhnlich. Damit nähert man sich schon dem Querschnittsverhältnis spezieller Rennreifen.

Der eigens für Golf entwikkelte Reifen dieser Art, der Pirelli P 7, entspricht der Dimension 195/50 VR 15. Die Bezeichnung VR läßt bereits erkennen, daß hier ein Reifen für den Geschwindigkeits-Bereich bis 210 km/h entstanden ist. Und die Ziffer 15 macht unmißverständlich klar, daß dieser Reifen auf einer 15 Zoll-Felge montiert werden muß, die serienmäßig für Golf und seine mit 13 Zoll-Rädern versehenen Artgenossen Passat und Audi 80 noch nicht vorhanden ist.

GUTE FAHRT erprobte die neuen Walzen vorerst auf handgemachten Felgen. Im Rahmen eines Reifen-Vergleichstests wurde ein 70 PS-Golf abwechselnd mit den neuen breiten Pirelli P 7 und mit den handelsüblichen 175/70 HR 13-Reifen Pirelli CN 36 SM ausgerüstet. Beide Reifen verfügen über den gleichen Unterbau mit Nylon-Karkasse, zwei Stahlgürtellagen und zwei Lagen Nylon-Abdekkung. Auch die Gummimischung ist identisch. Unterschiede bestehen lediglich in der Profilgestaltung und im Aussehen. Dabei kann nicht verhehlt werden, daß der Pirelli P 7 dem Golf hervorragend zu Gesicht steht.

Fahrversuche auf der nassen Kreisbahn und Bremsprüfungen auf nassem Asphalt zeigten den neuen P 7 deutlich im Vorteil. Gegenüber dem CN 36 SM, der nach unseren Erfahrungen auch in diesen Disziplinen zu den Spitzenprodukten des Marktes gehört, stellten wir eine Verbesserung um 5,5 Prozent fest. Beim Handling konnte der Super-Breitfuß gegenüber dem Vergleichsreifen ebenfalls Pluspunkte sammeln. Auf trockener und nasser Fahrbahn konnte der Pirelli P 7 auch im subjektiven Fahreindruck überzeugen.

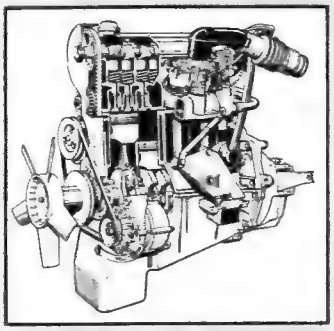
Bei anschließenden Fahrversuchen im normalen Alltagsverkehr erwies sich, daß der Fahrkomfort trotz der geringen Schulterhöhe des Reifens nur wenig beeinträchtigt wird. Kurze harte Fahrbahnstöße kommen zu den Insassen durch, ansonsten ist kein Nachteil feststellbar. Das Produkt hat momentan nur einen Fehler: es kann noch nicht geliefert werden. Denkbar wäre ein Einsatz vor allem bei der kommenden Golf-Version mit 110 PS oder auch beim Audi 80 GTE.

Deutscher Motor für US-Autos

Das neue Zweiliter-Triebwerk von VW/Audi soll amerikanischen Wagen zu sparsamerer Gangart verhelfen.

Die kleinste der großen amerikanischen Automobilfirmen, die American Motors Corporation in Detroit, wird für ihr Fahrzeugprogramm den neuen Zweiliter-Motor von VW/Audi kaufen, der erstmals im neuen VW-Last-Transporter Verwendung fand. Dort leistet das Vierzylinder-Triebwerk in gedrosselter Ausführung 75 PS bei 4300 U/min.

Als erstes US-Fahrzeug soll der AMC Pacer mit der deutschen Maschine ausgerüstet werden, wobei die Leistung allerdings auf etwas mehr als 100 PS gesteigert wird. Auch weitere Leistungssteigerungen des modern konzipierten Triebwerks sind möglich.



Export: Motor für USA

Zunächst wird die Maschine in der Bundesrepublik produziert und nach Amerika exportiert. Zu einem späteren Termin wird American Motors die Eigenfertigung des Triebwerks aufnehmen, wozu die Volkswagenwerk AG die Fertigungsanlagen liefern wird.

American Motors und neuerdings Chrysler waren auch als mögliche Kooperationspartner für eine in den Vereinigten Staaten anzusiedelnde Volkswagen-Fertigung (siehe Interview auf Seite 18) ins Gespräch gekommen.

AMC Pacer: Amerikaner mit deutschem Triebwerk

Aufgelesen

„Nach welchem Lotto-System in der Bundesrepublik Verkehrsminister ermittelt werden, ist seit jeher unklar — Glück haben wir jedenfalls noch mit keinem gehabt. Jenen Herrn aber, der den unverdienten Namen Gscheidle trägt, kann man nur als ‚Lauritzens Rache' verstehen."

Kommentar zur Verkehrspolitik in der „Süddeutschen Zeitung"

Die Deutschen bewegen sich normal fort bei freier Geschwindigkeit. Hierbei fällt auf, daß inmitten einer Wirtschaftsflaute mit zahlreichen Arbeitslosen die deutsche Automobil-Industrie immer noch durch gute Gesundheit hervorsticht, während die unsere sich abstrampelt.

Die führende französische Automobilzeitschrift „l'auto-journal"

„Reglementierung der Geschwindigkeit ist notwendig."

Ferdinand Ranft in der „Zeit"

„Die Höchstgeschwindigkeitsideologie regt sich wieder. Ideologen halten vom Wissen wenig, sie bevorzugen höhere, wenngleich unbeweisbare Gewißheiten."

Bundesrichter a. D. Heinrich Jagusch im „Spiegel"

„Vor den Erfolg haben die Götter die Presse gesetzt."

BMW-Vorstandsvorsitzender Eberhard von Kuenheim

„Es ist doch auffällig, wie für immer mehr Leute der westlichen Welt die Vorstellung, ein guter Autofahrer zu sein, jenen Sinn des Lebens wiederherstellt, welchen ihnen die Religionen, die politischen Systeme, auch die verschiedenen mystischen Einkehr-Anweisungen immer weniger vermitteln."

Der Schriftsteller Peter Handke im „Spiegel"

Hat VW die richtigen Autos?

GUTE FAHRT sprach mit VW-Chef Toni Schmücker

Ein gutes halbes Jahr arbeitet Toni Schmücker in Wolfsburg. Autos sind für ihn nichts Neues: Schmücker ist bei Ford groß geworden und war dort als Vorstandsmitglied für den Verkauf verantwortlich, ehe er 1968 Vorstandsvorsitzender des Rheinstahl-Konzerns wurde. Was hält er von dem Modellprogramm, das sein Vorgänger Rudolf Leiding ihm hinterließ? Das war eine der zentralen Fragen des Gespräches, das die GUTE FAHRT in der Wolfsburger Vorstandsetage mit Schmücker führte.

Schmücker: Die Gründe, die zum heutigen Modellprogramm geführt haben, und die ich in der damaligen Situation auch für mich zur Maxime erhoben hätte, führten dazu, daß einige Modelle zu eng aneinander hängen, Passat und Audi 80 zum Beispiel. In dieser nicht genügenden Spreizung liegt ein Problem. Auf der anderen Seite ist es interessant zu wissen, was wir in genauen Untersuchungen herausgefunden haben: Wir haben im Geschäftsjahr 1974 in dieser Klasse etwa 50 000 Fahrzeuge mehr verkauft, als wir verkauft hätten, wenn wir nur eines dieser beiden Modelle gehabt hätten. Und wenn ich sage, daß wir in Zukunft auf mehr Differenzierung achten sollten, dann heißt das nicht, daß ich mit dem Modellprogramm unzufrieden bin.

GF: Wie sehen Sie die enge Nachbarschaft zwischen Polo und Golf?

Schmücker: Zwischen Golf und Polo spielt sich eine Art von Substitution ab, die man auch im Ansatz mit einkalkuliert hat. Aber ich glaube, daß sich diese beiden Modelle nicht so stark überschneiden, wie man aus Ihrer Frage heraushören könnte. Es steckt in der Gleichheit vieler Teile eine Investitions-Reduzierung, die sich im Stückpreis bemerkbar macht. Es ging in der besonderen Situation des Werkes um einen Käfer-Nachfolger, und man wollte das mit zwei eng verwobenen Modellen schrittweise aufsaugen. Im Augenblick spricht alles dafür, daß das die richtige Idee war.

GF: Meinen Sie auch, daß

der Polo in seiner ersten Ausführung zu primitiv ausgestattet war?

Schmücker: Wir haben mit dem Polo etwas nahezu Groteskes erlebt. Auch ich habe, als ich hier antrat, die Meinung vertreten, daß man mit dem nackten Polo, wie ich ihn nenne, mal endlich den Versuch machen sollte, ein Auto so einfach ausgestattet wie möglich anzubieten — im Ausland

„Wir haben die überdimensionale Wirkung des Pappen-Themas unterschätzt"

ist so etwas ja schon oft mit Erfolg gemacht worden. Bei einem in der Funktion so tadellosen Auto mußte das doch zu machen sein. Aber wir haben wohl die überdimensionale Wirkung des Pappen-Themas unterschätzt. Nun ist die Pappe weg, und wir bieten das komplette Auto an.

GF: Wird der Käfer weiter gebaut und auf dem europäischen Markt verkauft?

Schmücker: Wir werden den Käfer so lange weiterbauen, wie der europäische Markt ihn haben will. Die Stückzahl kann natürlich einmal auf einem Niveau ankommen, auf dem sich die Sache nicht mehr lohnt, weil wir den Käfer dann preislich nicht mehr attraktiv anbieten können. Aber eines darf man nicht außer acht lassen: Der Käfer hat auf jeden Fall ein langes Leben in Brasilien. Auch gibt es Ost-Länder, die an

„Es besteht keinerlei Absicht, mit dem Käfer aufzuhören"

ihm sehr interessiert sind. Unter spezifischen Bedingungen ist der Käfer auch weiterhin nicht zu übertreffen. Noch einmal ganz unmißverständlich: Es besteht auf unserer Seite keinerlei Absicht, mit dem Käfer aufzuhören.

GF: Werden Sie den Käfer-Verkauf beeinflussen? Etwa über die Händler, den Preis, die Werbung?

Schmücker: Wir haben darüber nachgedacht. Aber wir kamen zu der Entscheidung, es nicht zu tun. Wir lassen ihn leben, so lange es irgendwie vertretbar ist.

GF: Das als C-Modell vorbereitete große Auto der Mittelklasse soll als Audi auf den Markt kommen. Wird es auch unter der Marke VW gebracht — als Nachfolger für den K 70?

Schmücker: Das C-Modell, das wir spät im Jahr 1976 herausbringen, wird mit Sicherheit nicht als VW kommen. Der berechtigte Anspruch der VW-Händler nach einem Nachfolger für K 70 und 412 wird durch das Angebot der ganzen Palette dieses Audi erfüllt. Das ist ein Bestandteil der Entscheidung, beide Marken und Händler-Organisationen zu integrieren. Zwei Modelle in der gleichen Kategorie anzubieten, das wäre finanziell nicht zu rechtfertigen.

GF: Sie steuern also auf ein horizontal unterteiltes Programm zu: Unten VW, oben Audi.

Schmücker: Dieses Problem hat uns schon viele Tage beschäftigt. Das Ergebnis wird zwangsläufig etwa so aussehen. Der Markt der komfortableren, im Preis mehr nach oben tendierenden Fahrzeuge wird Audi vorbehalten sein. Die funktionalen, zu günstigen Kosten zu betreibenden Fahrzeuge — das wird die VW-Linie sein. Die Frage der Überschneidung — typisches Beispiel Audi 80/Passat — ist noch offen und wird langfristig in dieser Richtung gelöst.

GF: Sie wollen auch den in Entwicklung befindlichen Sportwagen, der unter der Bezeichnung 425 bekannt ist, nicht als VW herausbringen?

Schmücker: Wir haben noch keine Erklärung abgegeben, unter welcher Marke er kommen wird. Aber er wird nicht als VW kommen. Ich bin der Meinung, daß er mit einem anderen Namen als VW größere Mengen-Chancen hat. Gebaut wird er in Neckarsulm.

GF: Wird das Werk Neckarsulm damit ausgelastet sein?

Schmücker: Das Werk Neckarsulm wird nicht nur mit dem EA 425 beschäftigt werden. Es wird den Audi 100 und seinen Nachfolger mit bauen. Das ist ein Teil der Entscheidungen, die so viel Wirbel gemacht haben. Eines sage ich dazu ganz

„Keiner kann dafür garantieren, wie die Automobil-Landschaft sich vor dem Hintergrund einer saumäßigen weltkonjunkturellen Situation entwickeln wird"

unmißverständlich: Keiner kann dafür garantieren, wie die Automobil-Landschaft sich vor dem Hintergrund einer saumäßigen weltkonjunkturellen Situation entwickeln wird.

GF: Wenn es kein soziales Problem dabei gäbe — würden Sie dann sagen: Ohne Neckarsulm kommen wir gut aus?

Schmücker: Wenn es kein solches Problem gäbe, dann wäre Neckarsulm heute zu — das ist doch ganz klar. Ich habe damit gerechnet, von den Aktionären Prügel dafür zu bekommen, daß Neckarsulm bestehen bleibt. Es ist mit keinem Wort erwähnt worden. Ich glaube — ohne hier Humanitätsdinge abwalzen zu wollen —, es gibt auch in einer schwierigen Situation wie der unsrigen eine Dimension sozialer Verantwortung, die man nicht übersehen darf. Eine andere Auffassung hätte die

„Einen Wankel-Durchbruch sehe ich nicht"

Atomisierung der Stadt Neckarsulm bedeutet. Aber eines muß ich sagen: Es ist erstaunlich, wie gut in Neckarsulm gearbeitet wird.

GF: Wie sehen Sie die Wankel-Entwicklung?

Schmücker: Die Handicaps des Wankel-Motors auf der Emissions-Seite und im Verbrauch sind im wesentlichen jetzt im Griff. Das Problem, das er für Personenwagen nach wie vor hat, liegt darin, daß er in der Herstellung wesentlich teurer ist als ein normaler Motor. Warum soll ein normaler Kunde, der kein Fan ist, in die gleiche Leistung mehr Geld investieren? Es laufen Verpflichtungen und Lizenzvergaben, und wir müssen am Ball bleiben. Aber einen Durchbruch, wie er seit Jahren hier und da euphorisch erwartet wurde, sehe ich nicht.

GF: Wird es den Ro 80 weiter geben? Sie fahren ja selbst einen.

Schmücker: Ich fahre ihn gern, und wir haben keine Absicht, den Ro 80 sterben zu lassen.

GF: Werden Sie den größeren Motor, der entwickelt wurde, in die Serie einführen?

Schmücker: Das ist noch Gegenstand intensiver Gespräche. Ich sage weder Ja noch Nein.

GF: Wann wird die Integration der Audi-Händler in

„Eine so gewaltige Veränderung der Vertriebs-Struktur — das muß Blasen geben"

die VW-Organisation abgeschlossen sein? Und warum hat sich das Werk bei den Großhändlern eine 26prozentige Beteiligung gesichert?

Schmücker: Die Integration ist im wesentlichen abgeschlossen. Bei den Großhändlern haben wir die sechs Vertriebszentren von Audi mit eingebracht, es sind also Kooperationen zwischen den Großhändlern und uns. Die Beteiligung sichert uns gewisse Einfluß-

möglichkeiten. Aber wir wollen diesen Kooperationen ihre Freiheit lassen. Ich halte das für einen guten Kompromiß.

GF: Kommen nicht bei der Integration Händler unter die Räder?

Schmücker: Aus einigen kleineren Händlern werden Werkstätten werden müssen — das ist nicht zu vermeiden. Aber ein Unter-die-Räder-Kommen soll es nicht geben — das Ganze ist eine Dauer-Kommunikation zwischen Jedem und Jedem. Einige sind schwer zu überzeugen, aber damit haben wir gerechnet. Eine so gewaltige Veränderung einer Vertriebs-Struktur — das muß Blasen geben.

GF: Rechnen Sie damit, daß sich die Verlängerung der Garantiefrist auf den Verkauf auswirken wird?

Schmücker: Diese Entscheidung hat andere Gründe. Ich habe, weil ich ja bei Ford wachsen durfte, mit einer gewissen Sympathie die Rückkehr von Ford aus dem Tief verfolgt. Wir haben lange gebraucht, bis wir wußten, welche Rolle die Verlängerung der Garantie dabei gespielt hat. Als wir es wußten, war die Entscheidung ganz klar. Es war genau der Punkt, an dem sie uns zu stören begannen. Das Motiv war also

„Unsere Aufgabe ist es, mit Opel und Ford konkurrenzfähig zu bleiben"

nicht, daß wir uns Vorteile ausrechneten, sondern daß wieder gleiche Voraussetzungen zwischen Ford und den Übrigen — Opel zog ja gleich nach — hergestellt werden mußten. Unsere Aufgabe ist es, mit Opel und Ford konkurrenzfähig zu bleiben. In der Garantie sind wir es. Und auch bei der Belegschaft, die auf mehr Produktivität gedrückt werden muß, muß ich immer wieder sagen: Das ist der Grund.

GF: Rechnen Sie damit, daß Sie an die Produktivität dieser Konkurrenten — sie wird ja oft in produzierten Autos pro Werksangehörigen ausgedrückt — herankommen können?

Schmücker: In den Schluß ‚Kopfzahl pro gebaute Einheiten' spielt die Fertigungstiefe hinein. Je mehr Eigenfertigung, umso günstiger ist der Wert, und darum kann er kein Indikator für Produktivität sein. Wir stellen mehr Teile selbst her als die anderen. Produktivitätsnachteile sind dennoch gegeben, sie liegen in allen möglichen historisch gewachsenen Verhältnissen und sind zum Teil tariflich abgesichert. Aber wir müssen das anpacken. Was aus der Management-Sicht bei uns ungereimt ist, werden wir schnell in Ordnung bringen. Das andere ist eine Sache zwischen uns und den Tarifpartnern. Wenn es uns nicht gelingt, dann heißt das, daß wir immer relativ

„Ein Unternehmen, das ein dauergestörtes Verhältnis zur Belegschaft hat, geht kaputt"

schlechter fahren als Opel und Ford. Ich sage nicht, daß wir dann ein nicht zu bewältigendes finanzielles Problem haben.

GF: Vor einem Jahr sah die Sache noch schlechter aus, fast ausweglos?

Schmücker: Das Verhältnis zwischen Belegschaft und Management war absolut gestört. Es hat nichts mit Sozial-Romantik zu tun, wenn ich sage: Das muß in Ordnung gebracht werden. Es wird immer wieder Unterschiede in den Auffassungen geben. Aber ein Unternehmen, das ein dauergestörtes Verhältnis zur Belegschaft hat, geht kaputt. Das heißt nicht, sich zu prostituieren — das ist auch gar nicht nötig. Man muß sich aber stellen und die Dinge geradebiegen. Den Versuch habe ich gemacht, und es ist bisher aus meiner subjektiven Sicht ganz ordentlich gegangen.

GF: Ein anderes vieldiskutiertes Problem ist der USA-Markt. Zur Zeit kostet er Sie viel Geld. Wollen Sie ihn trotzdem halten?

Schmücker: Der USA-Markt ist für uns unverzichtbar. Darum werden wir das, was schon längst hätte geschehen müssen, jetzt anpacken

„Der USA-Markt ist für uns unverzichtbar"

und eine eigene Produktion aufziehen.

GF: Wäre American Motors ein geeigneter Partner?

Schmücker: Wir sind mit mehreren Firmen in Kontakt. Es geht im wesentlichen um einen günstigen Standort und ein gutes Management. Auf einer grünen Wiese anzufangen und tüchtige Wolfsburger dorthin zu bringen, die nicht englisch können und den raffinierten Markt nicht kennen — das ist nicht unbedingt der beste Weg.

GF: Halten Sie einen starken Partner, wie etwa Chrysler, oder einen schwachen wie American Motors für günstiger?

Schmücker: Zu stark sollte er nicht sein. Aber ein Partner ist für mich kein Muß. Wir brauchen eine Fabrik, ein Management, wir brauchen Leute, die wissen, wie nach Zeichnung gearbeitet wird. Ich hoffe, daß wir zum Jahresende ungefähr die Marschrichtung kennen. Aber ich will nicht unter dem Druck der Öffentlichen Meinung eine im Detail so schwierige Frage lösen. Ich lasse mich nicht hetzen.

GF: Denken Sie daran, in Amerika die gleichen Autos zu bauen wie hier?

Schmücker: Wenn wir — wann immer — in Amerika anfangen, dann werden wir wahrscheinlich nur mit einem Typ anfangen, und das wird der Golf sein.

GF: Was halten Sie vom Sport? Wird VW, wenn die Formel Vau ausläuft, den Sport mit Serienwagen unterstützen?

Schmücker: Vielleicht enttäusche ich Sie mit meiner Antwort. Über eine Unterstützung kann man erst sprechen, wenn wir aus der schlechten finanziellen Situation heraus sind. Das wäre dann eine Angelegen-

„Sport ist eine Angelegenheit der Image-Pflege"

heit der Image-Pflege. Als Schub in einer Krise ist der Sport bestimmt nicht gut. Ich bin gern bereit, darüber noch einmal nachzudenken, wenn das Jahr 1976 zum größten Teil hinter uns liegt.

GF: Werden Sie die getrennte Entwicklung in Wolfsburg und Ingolstadt

Toni Schmücker

Toni Schmücker ist Rheinländer — geboren 1921 in Frechen bei Köln. Vor dem Zweiten Weltkrieg lernte er bei den Kölner Ford-Werken, im Krieg war er Oberleutnant und Brigadeadjutant. Aus Kriegsgefangenschaft entlassen, ging er 1946 wieder zu Ford und wurde dort 1956 Chef des Gesamteinkaufs. 1961 in den Vorstand berufen, leitete er zunächst das Ressort Materialwirtschaft und dann das Ressort Gesamtverkauf. 1968 wechselte Schmücker zum Rheinstahl-Konzern und wurde dort nach kurzer Zeit Vorstandsvorsitzender. Zusätzlich wurde er Anfang Oktober 1974 Vorstandsmitglied der August Thyssen-Hütte, ehe ihn der Ruf nach Wolfsburg erreichte.
Schmückers bevorzugte Passionen sind Tennisspielen und Bergsteigen, er ist verheiratet und hat zwei Kinder.

beibehalten? Und werden die beiden Zentren konkurrieren, oder werden sie Wagen verschiedener Größenordnung entwickeln?

Schmücker: Die zwei Entwicklungsplätze, die aus Einrichtungen – zum Teil sehr großen Einrichtungen – und Menschen bestehen, sind nun einmal da. Die Konkurrenz zwischen beiden muß nicht unbedingt eine tödliche Urfehde sein – ich glaube, wir sollten die vorhandene Potenz ausnutzen und beide ökonomisch richtig einsetzen. Der Konkurrenz-Gedanke ist prima, aber die Kosten sollten nicht zu stark ins Fleisch gehen.

GF: Wie steht es in Ihrem Hause mit Langzeit-Projekten?

Schmücker: Langzeit-Auto oder Langzeit-Auspuff? Mit der verlängerten Garantie haben wir ja schon einen Schritt in Richtung Langzeit-Auspuff getan.

GF: Und was halten Sie von Autos, die generell länger halten als die heutigen?

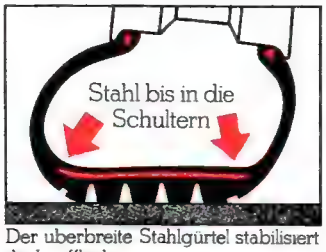
Schmücker: Das ist eine schwierige, vom Standpunkt der Club of Rome-Visionen verständliche Frage. Aber für ein Unternehmen, das Massen-Produkte herstellt, hat das noch andere Aspekte. Und ich glaube, es ist nicht überzogen zu sagen, daß einige klassische Autos und auch unsere Produkte einen Durability-Stand erreicht haben, der sich sehen lassen kann.

GF: Wie sehen Sie die Zukunft von VW?

Schmücker: In den letzten Jahren ist hier etwas ganz Einmaliges, fast Unvorstellbares geschehen. Ein schlagkräftiges und modernes Modellprogramm entstand beinahe aus dem Nichts. Wir dürfen dabei nicht stehenbleiben – ich wäre der Letzte, der das befürworten würde. Wir werden und müssen den Mut haben, Verlustmärkte aufzugeben, denn künftig kommt es auf eine angemessene Rendite an. Das kann dazu führen, daß schon 1976 wieder schwarze Zahlen erreicht werden.

Der neue Kléber V12

Oft tauchen Gefahren dann auf, wenn Sie am wenigsten damit rechnen. Wie hier. Zum Bremsen ist es zu spät. Jetzt müssen Sie genau reagieren. Und Ihre Reifen genau so genau.



Der überbreite Stahlgürtel stabilisiert die Laufflache

Auch bei extremer Belastung in Kurven: Der Kléber V 12 reagiert genau.

Darum hat Kléber den neuen V 12 entwickelt. Er hat Stahl bis in die Schultern – und dadurch ein Höchstmaß an Reaktionsgenauigkeit.

Der überbreite Stahlgürtel unterstützt die direkte Lenkung, stemmt sich mit seiner ganzen Breite auf die Straße, fängt Extrem-Kräfte auf. Und garantiert eine lange Lebensdauer.

Sie reagieren genau. Er reagiert genau. Auf den neuen Kléber V 12 konnen Sie sich so genau verlassen wie auf sich selbst.

Fragen Sie den Reifen-Fachhändler. Er ist Experte.

Stahl bis in die Schultern

kléber

Des Autos ungewisse Zukunft

Auf der IAA stehen die neuen Autos des Jahrgangs 1975/76. Nicht nur buntlackiert und chromglänzend, sondern auch komfortabel, sicher und zuverlässig. Können sie überhaupt noch verbessert werden? Und wenn ja: in welcher Richtung?

Von Reinhard Seiffert

In jeder Automobilfabrik arbeiten hochqualifizierte Ingenieure. Sie haben mehr gelernt als alle ihre Vorgänger, sie haben bessere Versuchseinrichtungen, genauere Meßinstrumente und universellere Computer zur Verfügung. Aber sie befinden sich trotzdem in einem Dilemma: Alle wichtigen Dinge am Auto sind schon erfunden. Was bleibt da noch zu tun?

Nun, die Ingenieure sind nicht arbeitslos. Sie werden gebraucht. Allein die Abgas- und Sicherheitsbestimmungen zum Beispiel binden in jedem größeren Autowerk einen großen Teil der Entwicklungs-Kapazität.

Aber diese Aufgaben kamen von außen an die Ingenieure heran. Rudolf Uhlenhaut, der unterdessen pensionierte Mercedes-Versuchschef der letzten Jahrzehnte, pflegte zu sagen: Wir warten immer noch auf den ersten Abgas-Toten. Er betrachtete es keineswegs als naturgemäße Aufgabe des Automobiltechnikers, im Auspuffgas nach Monoxiden und Stickoxiden zu forschen. Für ihn ging es noch um das Auto selbst, um die Perfektion des Fahr-Zeuges.

Seine Nachfolger denken differenzierter und haben durchaus den Reiz der Feinarbeit erkannt. Der Feinarbeit nicht nur an Abgas- oder Sicherheitsproblemen, sondern an jedem Detail des Autos. Dennoch: Die große Linie der künftigen Entwicklung ist ungewiß. Über die Zukunft des Autos wird zwar mehr geredet denn je. Aber keiner weiß, wie sie aussieht.

Das Ende der Pionierzeit

Das Auto, knapp 100 Jahre jung, ist der Pionierzeit gerade erst entwachsen. Es hat sich in den letzten Jahrzehnten noch beträchtlich weiterentwickelt. Es wurde schneller, komfortabler, fahrsicherer. Eine Autobahn-Dauergeschwindigkeit von 150 km/h erwarten wir heute wie selbstverständlich schon von preisgünstigen Alltagsautos. Sie laufen dabei leise und bleiben sauber in der Spur. Sie schlucken die Fahrbahnstöße bei schneller Fahrt ebenso wie bei langsamem Tempo im Straßenverkehr, sie fahren mühelos und sicher durch Kurven, spurten die Berge hinauf und bremsen zuverlässig.

Für Geld ist jede Maximal-Leistung zu haben. 250 km/h Spitzengeschwindigkeit, optimale Beschleunigung, niveauregulierte Federung, Servohilfe überall, Klimatisierung und Telefon. Es bleiben kaum noch Wünsche offen.

Weitere Entwicklungen in dieser Richtung sind kaum noch denkbar. Im Gegenteil: ein Rückschritt scheint sich anzubahnen. Der Leistungszuwachs wurde schon durch die Abgasbestimmungen gestoppt, Geschwindigkeitsbegrenzungen lassen die Frage akut werden, ob Motoren, Fahrwerke und Reifen künftig noch auf so hohe Beanspruchung ausgelegt werden sollten wie jetzt.

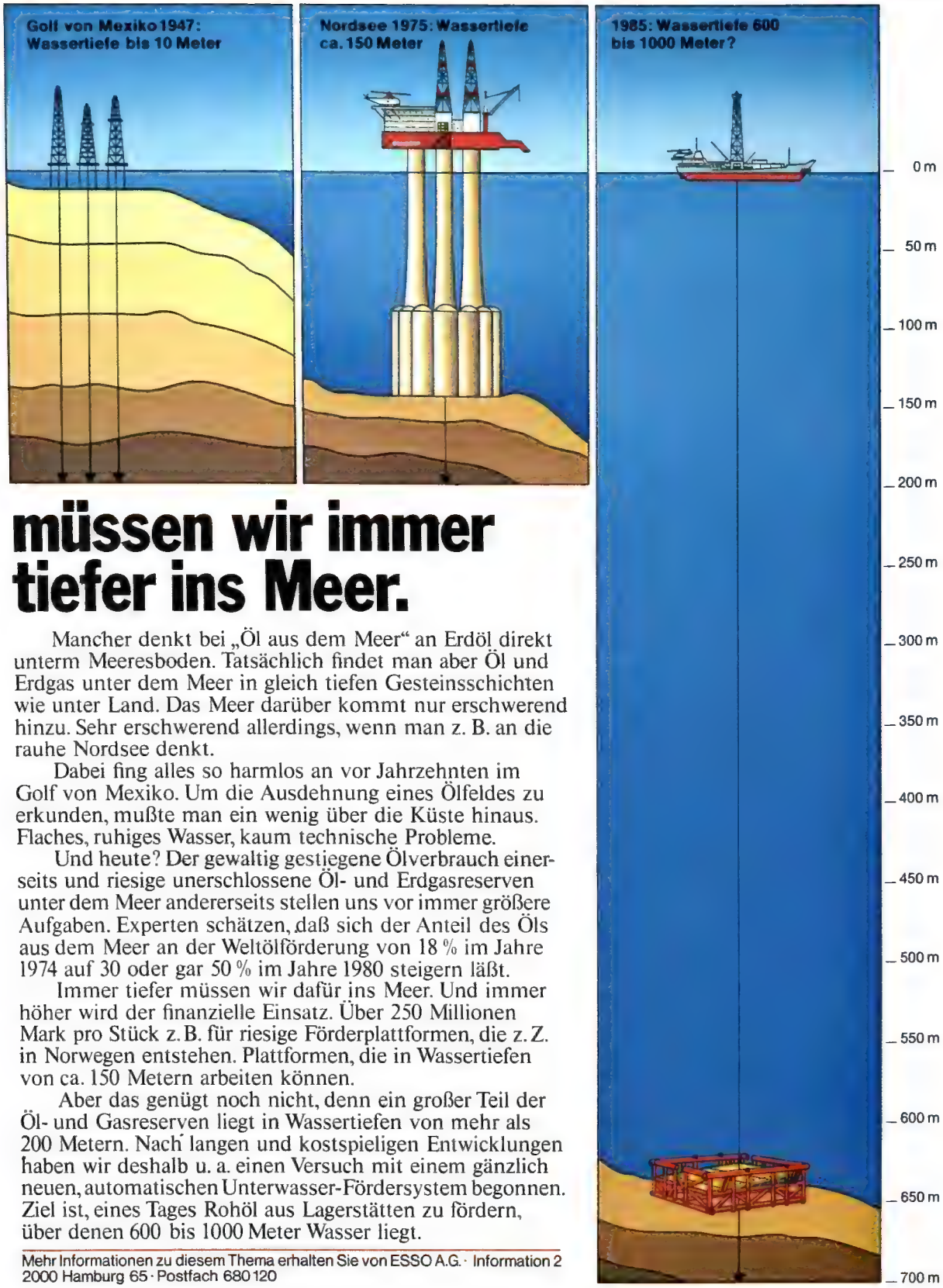
Neue Entwicklungsziele

Statt der „klassischen" Entwicklungsziele wie Geschwindigkeit, Komfort, Fahrsicherheit schieben sich neue Gesichtspunkte in den Vordergrund. Darunter auch solche, die von den sich abzeichnenden Problemen der Energie- und Rohstoffverknappung diktiert sind. Über die einzuschlagende Richtung bestehen allerdings sehr unterschiedliche Vorstellungen.

Der Staat als Gesetzgeber wird sich weiter für die Entwicklung des Autos interessieren. Voraussichtlich in realistischerer Form als bisher: Auf dem Gebiet der Abgasvorschriften und der Bestimmungen zur Unfallsicherheit beginnt sich ein Nutzen-Kosten-Denken durchzusetzen. Man hat begriffen, daß nicht minimale Verbesserungen mit einem hohen Aufwand an zusätzlichen Kosten erkauft werden dürfen. Selbst in den USA ist die Zeit der wuchernden Ideologien auf diesem Gebiet vorbei.

Neu auf den Tisch kommen Geräuschvorschriften. Sie richten sich zunächst auf niedrige und mittlere Geschwindigkeiten (Stadtver-

Weil unser Ölverbrauch so hoch ist,



müssen wir immer tiefer ins Meer.

Mancher denkt bei „Öl aus dem Meer" an Erdöl direkt unterm Meeresboden. Tatsächlich findet man aber Öl und Erdgas unter dem Meer in gleich tiefen Gesteinsschichten wie unter Land. Das Meer darüber kommt nur erschwerend hinzu. Sehr erschwerend allerdings, wenn man z. B. an die rauhe Nordsee denkt.

Dabei fing alles so harmlos an vor Jahrzehnten im Golf von Mexiko. Um die Ausdehnung eines Ölfeldes zu erkunden, mußte man ein wenig über die Küste hinaus. Flaches, ruhiges Wasser, kaum technische Probleme.

Und heute? Der gewaltig gestiegene Ölverbrauch einerseits und riesige unerschlossene Öl- und Erdgasreserven unter dem Meer andererseits stellen uns vor immer größere Aufgaben. Experten schätzen, daß sich der Anteil des Öls aus dem Meer an der Weltölförderung von 18 % im Jahre 1974 auf 30 oder gar 50 % im Jahre 1980 steigern läßt.

Immer tiefer müssen wir dafür ins Meer. Und immer höher wird der finanzielle Einsatz. Über 250 Millionen Mark pro Stück z. B. für riesige Förderplattformen, die z. Z. in Norwegen entstehen. Plattformen, die in Wassertiefen von ca. 150 Metern arbeiten können.

Aber das genügt noch nicht, denn ein großer Teil der Öl- und Gasreserven liegt in Wassertiefen von mehr als 200 Metern. Nach langen und kostspieligen Entwicklungen haben wir deshalb u. a. einen Versuch mit einem gänzlich neuen, automatischen Unterwasser-Fördersystem begonnen. Ziel ist, eines Tages Rohöl aus Lagerstätten zu fördern, über denen 600 bis 1000 Meter Wasser liegt.

Mehr Informationen zu diesem Thema erhalten Sie von ESSO A.G. · Information 2
2000 Hamburg 65 · Postfach 680120

Es gibt viel zu tun. Packen wir's an.

ESSO

kehr) und betreffen erst einmal die Nutzfahrzeuge und die Zweiräder. Denn die Personenwagen sind, einwandfreie Auspuffanlagen vorausgesetzt, schon relativ musterhafte Verkehrsteilnehmer. Kapselung der Motoren könnte noch etwas bringen, weil die mechanischen Motor-Laufgeräusche zur Zeit noch ungehindert auf die Fahrbahn auftreffen und von dort so reflektiert werden, daß sie gezielt die Ohren der Passanten und Anwohner erreichen. Das Problem liegt in der Wärmeabführung aus dem völlig geschlossenen Motorraum, die wahrscheinlich zusätzliche Gebläse, damit zusätzliche Energie und zusätzliche Geräuschdämmung erfordert.

Karosserie: Leichtbau oder Langzeit?

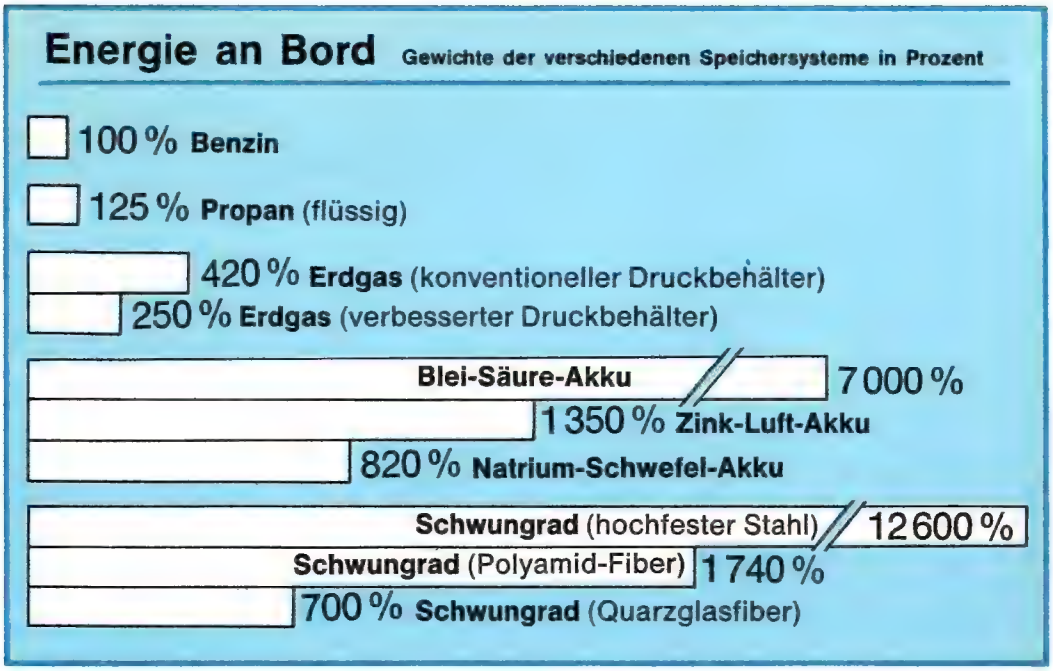
Der Karosseriebau ist ein Gebiet, auf dem Ingenieure Sträuße ausfechten. Zur Karosserie gehören heute auch die tragenden Teile des Autos – das getrennte Chassis gibt es nur noch bei Oldtimern. Es hatte seine guten Seiten, weil es von massiver Beschaffenheit und darum dauerhaft war. Bei der modernen selbsttragenden Karosserie dagegen zeigten sich Lebensdauer-Probleme, bedingt durch Rostfraß und zum Teil auch durch Materialermüdung.

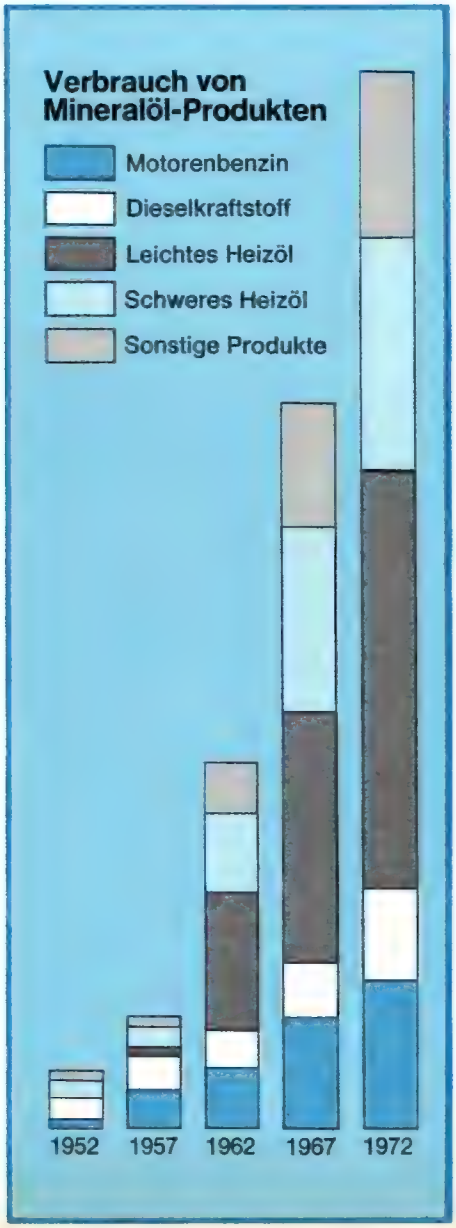
Porsches Langzeitauto brachte vor zwei Jahren Leben in die Diskussion, denn seine Karosserie war auf 20 Jahre Lebensdauer ausgelegt. Den Gegenpart halten die Verfechter des Leichtbaues, die sich besonders bei Audi zu einer fundiert argumentierenden Front zusammengefunden haben. Es geht um die Frage, ob durch perfektionierte Gewichtseinsparung, auch an Fahrwerk und Motor, ein noch besseres Ergebnis erreichbar ist: gute Fahrleistungen bei niedrigem Verbrauch, hohe Unfallsicherheit und eine Lebensdauer, die zwar nicht zwanzig Jahre beträgt, aber doch der Lebensdauer der übrigen Aggregate angepaßt ist. Porsche blieb nicht tatenlos und setzte zur IAA durch eine verzinkte Karosserie und diverse Langzeitteile im sportlichen Coupé ein neues Wegzeichen. GUTE FAHRT wird im nächsten Heft auf den Stand der Langzeit-Diskussion noch ausführlicher eingehen.

Motoren mit und ohne Verbrennung

Die Langzeit-Projekte stehen im Zeichen der Energie- und Brennstoffeinsparung. Aus dem gleichen Grund wird auch mit zunehmender Intensität nach Antriebsquellen geforscht, die dem heutigen Benzinmotor zur Seite gestellt werden oder gar ihn ersetzen können. Bei diesen Projekten sind zwei Hauptgruppen zu unterscheiden: Motoren, die ebenfalls mit Verbrennung arbeiten, jedoch nicht auf das relativ hochwertige Benzin angewiesen sind, und elektrische Antriebe.

Von der ersten Gruppe sind einige schon Gegenwart: Das Volkswagenwerk brachte unlängst eine Anzahl von Versuchswagen in den Verkehr, deren Motoren mit Benzin-Methanol-Gemisch betrieben werden. Methanol ist ein Kraftstoff, den man leicht aus Kohle gewinnen kann, der aber auch bei der Erdölgewinnung anfällt: Allein mit dem in Persien an Ort und Stelle „verfackel-





Jedes Auto muß seinen Energievorrat an Bord mitführen. Dabei ist der Benzinmotor allen anderen Antrieben überlegen: Sein Speichersystem, der Benzintank, beansprucht nur wenig Raum und Gewicht (Grafik oben). Die Übersicht auf der rechten Seite zeigt die Vor- und Nachteile verschiedener Antriebsarten. Auch hier werden die Pferdefüße in der Spalte „Systemgewicht" sichtbar. Regelverhalten (bei Änderungen der Geschwindigkeit), Wirkungsgrad und Energienutzung sind ebenfalls schwerwiegende Kriterien.
Quelle: Audi NSU

Der Weltverbrauch von Mineralölprodukten. Hier zeigt sich, daß die Nutzung für Auto-Antrieb eine relativ maßvolle Rolle spielt.

Konkurrenz zum Ottomotor

Motorart	Geräusch	Abgas	Regelverhalten	Energieträger	Energie-Umsatz	Mittlerer Wirkungsgrad des Motors	Systemgewicht	Nutzung der Primärenergie	Nutzung der Primärenergie Ottomotor = 100
Ottomotor	o	o	o	Benzin	periodische innere Verbrennung	20 %	100 %	20,0 %	100
Ottomotor mit Gas betrieben	o	+	o	Erdgas H		20 %	207 %	18,2 %	91
Dieselmotor	–	o	o	Diesel-Kraftstoff		25 %	127 %	24,4 %	122
Gasturbine	+	+	––	Erdöl-Destillate	kontinuierliche innere Verbr.	20 %	100 %	20,0 %	100
Stirling-Motor	++	+	–––		kontinuierliche äußere Verbr.	25 %	127 %	24,4 %	122
Dampfmotor	++	+	++			16 %	143 %	15,4 %	77
Elektromotor mit Brennstoffzelle	+++	+	++	Benzin	elektromagnetisch	80 %	820 %	30,0 %	150
Elektromotor mit Blei-Säure-Akkumulator	+++	+++	++	elektrische Energie		80 %	2 100 %	5,4 %	27*
Elektromotor mit Superbatterie	+++	+++	++			80 %	310 %	12,5 %	63*
Elektromotor mit konventionellem Schwungrad	+++	+++	++	kinetische Energie		80 %	3 800 %	4,7 %	24*
Elektromotor mit Superschwungrad	+++	+++	++			80 %	276 %	14,6 %	73*

o = keine Abweichung + = Vorteil – = Nachteil

* ohne Rückgewinn von Bremsenergie

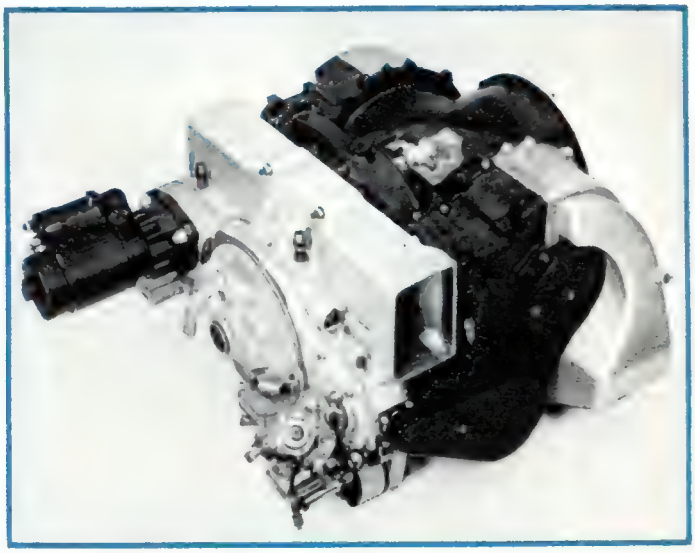
ten", also als Abfallgas verbrannten Methanol könnte man alle Autos der Bundesrepublik betreiben.

Noch besser wäre es, mit Wasserstoff zu fahren, der sehr sauber verbrennt, einen hohen Energiegehalt hat und theoretisch fast unbegrenzt – nämlich im Wasser – verfügbar ist. Aber es ist schwierig, ihn ausreichend preisgünstig im Auto bereitzuhalten – ein Problem, dem bei Daimler-Benz intensiv nachgeforscht wird. Die gleiche Firma betreibt auch die Weiterentwicklung des Dieselmotors.

Im Gespräch ist weiterhin die Verbrennungsturbine, deren Anwendung im Auto in langwieriger Arbeit der Verwirklichung näher rückte. Neben amerikanischen Firmen hat sich auch VW ausführlich mit der Turbine beschäftigt und hoffnungsvolle Resultate erreicht. Weniger günstig sieht es mit Stirling(Heißluft)- und Dampfmotoren aus, bei denen mit schwer überwindbaren Prinzipnachteilen gekämpft werden muß (siehe Tabelle).

Bleiben die elektrischen Antriebe, bei denen nach wie vor eine Hauptschwierigkeit besteht: die Energiespeicherung. Die heutigen Bleibatterien sind einfach zu schwer, leichtere Batterien sind zu teuer und ebenfalls noch zu schwer. Ähnliches gilt für Schwungradspeicherung, bei der an einer stationären „Tankstelle" ein Schwungrad in hohe Umdrehungszahlen versetzt wird, das dann während der Fahrt einen Generator antreibt. Und selbst die Brennstoffzelle, die aus Benzin direkt elektrische Energie erzeugt, ist noch immer zu schwer und zu teuer.

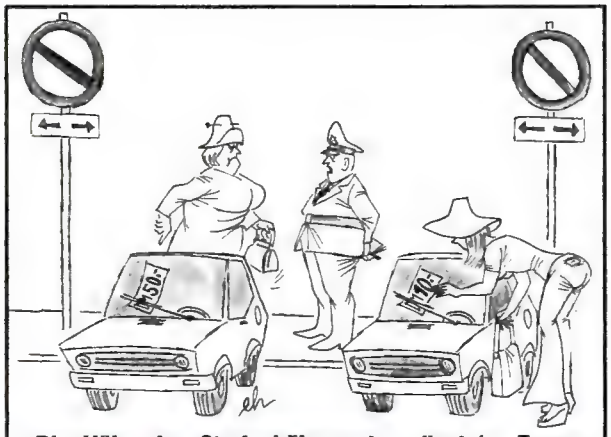
Es könnte also durchaus der Mercedes-Professor Förster recht behalten, der kürzlich auf dem „Deutschen Ingenieurtag" forderte, man solle die flüssigen Brennstoffe für mobile Zwecke reservieren. Denn das Auto in seiner gegenwärtigen Form ist nur schwer zu verbessern und noch schwerer zu ersetzen.



Zukunftsmusik: eine für den Autoantrieb entwickelte Gasturbine von VW.

Zuschlag

Bußgelder und Geldstrafen sind munter angestiegen. Die neue Marktlage verzeichnete Eberhard Holz



„Die Höhe des Strafgebührensatzes liegt im Ermessungsspielraum des Beamten, meine Dame . . .!“

„Warte, Freddy, ich habe soeben eine viel bessere Idee!“

„Kann ich es in zwölf Monatsraten bezahlen, Herr Wachtmeister?“

„Was denn Meier, Sie haben ja heute nicht mal Ihr Gehalt verdient . . .!?“

„Seit den Straferhöhungen um 300 % fahren sie nicht mehr Motorrad . . .“

Meilen-Pirelli

SONDERMELDUNG

Platz 1 im großen Reifentest der Zeitschrift GUTE FAHRT (August 1975): Der neue Meilen-Pirelli

Erster Platz für den neuen Meilen-Pirelli im Test der Automobil-Zeitschrift MOT (März 1975)

Beide Tests bestätigen die große Leistung des neuen Meilen-Pirelli im Härtetest Alaska-Feuerland. Wo andere drei Satz Reifen brauchten, schaffte es der neue Meilen-Pirelli ohne Reifenwechsel.

Wichtige Nachricht für alle Besitzer von Wagen, die schneller als 180 km/h schaffen:
Bester Hochgeschwindigkeits-Reifen im Reifentest der Zeitschrift AUTO MOTOR UND SPORT: Der Sprint-Pirelli – mit weitem Abstand vorn (Juni 1975)

Kaufen Sie die Qualitätsmarke im deutschen Reifenmarkt.
Bei Ihrem Reifen-Fachhändler.

1000 Alaska-Feuerland-Bücher zu gewinnen

Fritz B. Busch schrieb für Sie viele aufregende Seiten über das Abenteuer auf der Traumstraße der Welt (ab jetzt im Buchhandel, über 200 Seiten, viele Farbfotos).
Gewinnkarten bei Ihrem Reifenhändler.
(Einsendeschluß: 30. November 1975)

TEURE TAGE

Neue Strafen

Wer ohne Fehl ist, hat es noch gar nicht bemerkt: Die Strafgerichte sind teurer geworden. Delikte, die man vor kurzem noch mit 200 DM sühnen konnte, kosten heute 700 oder 1 000.

Seit dem 1. Januar 1975 wird die Geldstrafe „in Tagessätzen verhängt". Ein Tagessatz ist „das Nettoeinkommen . . ., das der Täter durchschnittlich an einem Tag hat oder haben könnte", sagt der Paragraph 40 des Strafgesetzbuches. Fünf Tagessätze, sagt er außerdem, sind das mindeste, 365 Tagessätze das Maximum, und ein Tagessatz kann schwanken zwischen 2 Mark und 10 000.

Gleiches Recht

Damit erhöhen sich die Geldstrafen insbesondere für gutbezahlte Übeltäter.

Aber, sagte der Münchner Oberstaatsanwalt Bär zur GUTEN FAHRT, er finde, daß die Einführung des Tagessatzes im Sinn der Gleichbehandlung gerechter als die alte Praxis ist, weil sie eine Abstufung bringt, die man in dieser ausgeprägten Form früher nicht hatte. Es muß eben sein, daß derjenige, der dreimal soviel verdient wie ein anderer, auch in diesem Verhältnis zur Kasse gebeten wird. Die Strafe soll ja irgendwie wehtun."

Wer im Monat 1 200 DM netto hat, dessen Tagessatz beträgt 40 Mark; wer 6 000 verdient, muß 200 pro Tag bezahlen.

Auch vordem wog der Richter nach den Einkommensverhältnissen ab. Ein armer Rentner büßte die gleiche Tat billiger als ein wohlhabender Fabrikant, aber kein Gericht differenzierte derart kraß. Es ging von der durchschnittlichen Geldstrafe an, die der Tat angemessen war, und korrigierte sie ein wenig nach dem Wohlstand des Angeklagten: „Das kostet normalerweise 300 Mark, aber der Mann hat Geld, sagen wir 450."

Heute verläuft die Überlegung so: Wieviel Tagessätze sind schuldangemessen? (Dafür gibt es — siehe Tabelle — gewisse Richtwerte.) 20 Stück. Was verdient der Mann im Monat? 3000 Mark. Geteilt durch 30 ist 100mal 20 ist 2000.

Die Zahl der Tagessätze ist die gleiche, ob sich's um einen Arbeitslosen oder um einen Aufsichtsratvorsitzenden handelt. Die Höhe des Tagessatzes bemißt sich nach dem Einkommen. So kann es zu recht erstaunlichen Strafen kommen. Ein Mann, der ein Monatseinkommen von 5000 DM hat und zu einem anderen, der ihn geschnitten hat, „Sie blödes Rindvieh" sagt, büßt das mit 10 Tagessätzen, das sind 1660 Mark.

Was verdienen Sie?

Ein Tagessatz hat, wie gesagt, dem Nettoeinkommen pro Tag zu entsprechen. Zu diesem Nettoeinkommen gehört, natürlich, nicht nur das Gehalt, dazu zählen auch jene Einkünfte, die der Angeklagte aus seinem Vermögen, aus seinen Miethäusern usw. zieht. Woher weiß der Richter, was sein Delinquent verdient? Nun, er fragt, und der Angeklagte sagt es.

Der muß es zwar nicht sagen, sondern kann auf die Richterfrage antworten: „Dazu möchte ich mich nicht äußern". Doch in solchem Fall kommt Absatz 3 § 40 StGB zum Zuge: „Die Einkünfte des Täters, sein Vermögen und andere Grundlagen für die Bemessung eines Tagessatzes können geschätzt werden." Ob der Richter mit seiner Schätzung unter der wirklich eingenommenen Summe liegt oder darüber — das ist das Risiko des schweigsamen Angeklagten.

Wer einmal lügt

Zu den Rechten des Angeklagten gehört es nicht nur, zu schweigen, wenn's ihm dienlich scheint, sondern auch zu lügen. Er kann bescheiden untertreiben und seine zweieinhalbtausend Mark im Monat auf karge 1180 herunterleugnen.

Die Frage ist natürlich, ob das der Richter glaubt; wenn nicht, wird er wieder zur Schätzung schreiten. Der befragte Oberstaatsanwalt hält den Erfolg der Lüge für sehr zweifelhaft: „Wieviel kann er denn schon herunterlügen? Als Arbeitnehmer im Durchschnitt vielleicht 100 oder 200 Mark im Monat. Wenn Sie die durch 30 teilen, was kommt dann schon heraus?"

Überdies könnte im Zweifelsfall der Arbeitgeber als Zeuge geladen werden und dürfte weder schweigen noch lügen.

Schwieriger liegt, fürs Gericht, der Fall, wenn es sich um selbständige Menschen handelt, um Künstler, Kaufleute, Landwirte, deren Einkommen ja nicht so normiert ist. Das Finanzamt darf ohne Einwilligung des Betroffenen keine Auskunft geben, und was etwa eine Boutique einträgt, ist nicht so allgemein bekannt wie das Einkommen eines Kurzwarenverkäufers, Fliesenlegers, Oberbuchhalters oder Regierungdirektors.

Was aber tut man mit gesetzesbrecherischen Hausfrauen, die kein eigenes Einkommen haben? Zu dieser Frage hat sich zwar noch kein hohes Gericht geäußert. Die Gerichtspraxis indes geht dahin, den Hausfrauen-Tagessatz nach dem Einkommen des Ehemannes zu taxieren.

Die neue Straf-Praxis

Der Richter ist, im Rahmen dessen, was das Gesetz ihm vorschreibt, frei in seiner Entscheidung. An ihm liegt es, ob er den Angeklagten barmherzig oder streng bestraft. Denoch gibt es gewisse Normen, wie die verschiedenen Delikte einzustufen sind. Dies ist üblich:

Fahrl. Körperverletzung	**8 bis 20 Tagessätze**
Fahren ohne Fahrerlaubnis	**mindestens 10 Tagessätze**
Fahren ohne Versicherung	**mindestens 10 Tagessätze**
Beleidigung	**mindestens 10 Tagessätze**
Nötigung	**etwa 20 Tagessätze**
Unfallflucht	**20 bis 30 Tagessätze**
Widerstand gegen Polizei	**20 bis 40 Tagessätze**
Alkoholfahrt ohne Unfall	**30 Tagessätze**
Alkoholfahrt mit Unfall	**40 Tagessätze**

Das sind die Normen bei durchschnittlichen Fällen. Abweichungen sind, je nach Lage der Dinge, möglich. Böse Taten wie Falschparken, Mit-Standlicht-Fahren oder Abbiegen, wo's verboten ist, sind in dieser Liste nicht enthalten; denn dies sind Ordnungswidrigkeiten, die nach wie vor ohne Tagessätze pauschal geahndet werden und für Arm wie Reich das gleiche Bußgeld zur Folge haben.

SH 5/411

Es ist ein kleiner Unterschied, ob Sie Ihr Motorenöl so nachfüllen. Oder so.

Wir sind gegen die Kleckereien. Und dafür, daß Ihre sauberen Sachen sauber bleiben. Also haben wir eine Öldose entwickelt, die einige Ideen besser ist.

Sie schrauben den Deckel auf und ziehen mit ihm ein Plastikrohr aus der Öldose: den Einfüllrüssel. Schon können Sie das Öl einfüllen – schnell und sauber, ohne zu kleckern und ohne sich umständlich zu bücken.

Brauchen Sie nicht die gesamte Menge, schieben Sie den Einfüllrüssel mit dem Deckel in die Dose zurück. Kein Tropfen Shell Super Motor Öl geht verloren. Diese einzigartige Nachfülldose können Sie unbesorgt zu Hause aufbewahren oder in Ihrem Kofferraum. Sie läuft nicht aus und ist immer zur Hand.

Bei Shell ist auch das Selbsttanken leicht geworden. Das Einkaufen: Im Shell Shop bekommen Sie geprüftes Autozubehör, Batterien, ein großes Reifenangebot, erstklassige Autokarten und, und, und . . .

Sie sehen: Wir bemühen uns um den kleinen Unterschied. Auch an Ihrer Shell Tankstelle.

Shell.
Auch im Kleinen groß.

110 PS: Der neue Audi 80 GTE

Das Heck des Audi 80 GTE, bald ein vertrauter Anblick

Sportlich-sachliches Cockpit, komplette Ausstattung

Das bisherige Top-Modell der Audi 80-Reihe, der GT, wird nach der Frankfurter IAA durch den noch leistungsstärkeren Audi 80 GTE abgelöst. Bei unverändertem Hubraum verfügt der Einspritzmotor über kernige 110 PS. Das geringe Eigengewicht und die hohe Motorleistung ermöglichen dem Audi 80 GTE beeindruckende Fahrleistungen. GUTE FAHRT fuhr und prüfte den schnellen neuen Audi bereits vor seiner offiziellen Vorstellung.

Ein unauffälliger Sportwagen im Limousinen-Look

Fortsetzung

Der neue Audi 80 GTE

Pünktlich zur Internationalen Automobil-Ausstellung zogen die Ingolstädter Entwicklungs-Ingenieure aus der Trickkiste ihres Audi-Baukastens ein neues Modell: den Audi 80 GTE.

Das Auto tritt in der adretten Stufenheck-Karosserie des Audi 80 auf und wird mit einem Triebwerk ausgerüstet, das 110 PS entwickelt. Die Ingolstädter Limousine erzielt damit Beschleunigungswerte unter 10 Sekunden von 0 auf 100 und erreicht eine Spitze von 180 km/h. Damit ist sie der Mehrzahl der Mittelklasse-Fahrzeuge eindeutig überlegen.

Nocken und Einspritzung

Das Baukasten-System macht es möglich. Die Audi-Entwickler griffen auf den bewährten 1600 ccm-Motor zurück, der im Audi 80 und neuerdings im Passat Dienst tut, fügten eine schärfere Nockenwelle hinzu und versahen ihn mit einer Benzin-Einspritzung. Und zwar nicht mit der komplizierten vollelektronischen Einspritzung aus der Zeit des VW 411 E, sondern mit der anschließend von Bosch entwickelten K-Jetronic, die schlicht und mechanisch die Menge der in die Zylinder einströmenden Verbrennungsluft mißt und dazu das jeweils erforderliche Kraftstoff-Quantum einschießt. Die Anlage wird zwecks Abgas-Steuerung bereits seit Jahren in die nach USA exportierten Audi 80-Modelle eingebaut, sie läßt sich – wie der neue Audi 80 GTE zeigt – auch zur Leistungssteigerung einsetzen.

Der neue Wagen übertrifft zweifellos seinen Vorgänger Audi 80 GT. Dessen Vergaser-Motor erreichte in der Praxis kaum die in den Papieren fixierten 100 PS. Der neue Audi 80 GTE mit dem Einspritz-Motor läßt nicht daran zweifeln, daß hier tatsächlich 110 Pferde antreten.

Erste Fahrtests der GUTEN FAHRT vermittelten einen vielversprechenden Eindruck. Die Beschleunigungs-Angaben des Ingolstädter Werkes (9,2 sec für 0–100 km/h) ließen sich bestätigen. Die offiziell genannte Höchstgeschwindigkeit (180 km/h) wurde sogar geringfügig übertroffen. Das geringe Gewicht des Wagens bringt Temperament. Immerhin erreicht der GTE (leer) ein Leistungsgewicht von 7,8 kg/PS, das auch ein Porsche 911 mit 7,1 kg/PS nur geringfügig unterbietet.

Fotos: Etzold

Der Motor des Audi 80 GTE. Links die Einspritzanlage, die wesentlich zu der hohen Leistungsausbeute beiträgt.

Sport und Kultur

Im Straßenverkehr kommt die Spurtkraft des GTE, seine Leistungsreserve, vorteilhaft zur Geltung. Überholvorgänge lassen sich in kürzester Frist abschließen. Dabei sind der Drehfreudigkeit des Motors keine fühlbaren Grenzen gesetzt. Bei 40 km/h im vierten Gang nimmt die Maschine ruckfrei Gas an und dreht willig über die Nenndrehzahl von 6100 U/min hinaus, ohne durch starke Geräuschentwicklung lästig zu werden. Das Einspritz-Triebwerk funktioniert ebenso temperamentvoll wie kultiviert.

Hierbei wirkt sich das gesunde Kraftangebot des Motors vorteilhaft aus. Die GTE-Maschine hält nicht nur ein Drehmoment-Maximum von 14 mkg bei 5000 U/min bereit, sondern steht im breiten Drehbereich von 2 600 bis 6 000 U/min mit mindestens 13 mkg zur Verfügung. Bei aller Sportlichkeit also keine Einschränkung der Alltagstauglichkeit, im Gegenteil, der Audi 80 GTE kann ausgesprochen schaltfaul gefahren werden.

Da der Hubraum unverändert bei 1600 ccm liegt, ergibt sich die stattliche Literleistung von 68,8 PS/l. Damit zählt der GTE-Motor wohl eindeutig zu den sportlichen Serientriebwerken, ohne jedoch erhebliche Einschränkungen in der Lebensdauererwartung befürchten zu lassen. Der modern konzipierte Motor ist offenbar nicht am Ende seiner Möglichkeiten. Um allen thermischen Problemen aus dem Wege zu gehen, entschloß man sich allerdings in Ingolstadt, dem GTE-Motor einen zusätzlichen Ölkühler zu spendieren.

Komfort und Sicherheit

Die bereits recht vollständige Ausstattung des Audi 80 wurde beim GTE weiter ergänzt. Zusätzliche Bordinstrumente werden in einer Mittelkonsole untergebracht. Sehr vorteilhaft scheint uns vor allem die serienmäßige Verwendung von Reifen der Größe 175/70 HR 13 auf 5-Zoll-Felgen. Die gewählte Fahrwerksabstimmung ist insgesamt sehr gut gelungen. Das Fahrwerk ist, der Leistung entsprechend, straff, vermittelt jedoch auch auf schlechten Straßen noch ausreichenden Komfort. Die vorhandene Motorleistung wird problemlos verkraftet, der Wagen wirkt keinesfalls übermotorisiert. Gerade auf kurvenreichen Landstraßen läßt der Audi 80 GTE richtiges Fahrvergnügen aufkommen, durch seine Handlichkeit, die kernige Motorleistung und die darauf abgestimmte Fahrwerksauslegung.

Der empfohlene Verkaufspreis des früheren Audi 80 GT lag bei knapp 13 000 DM. Es steht jedoch zu erwarten, daß sich der höhere technische Aufwand beim GTE auch im Preis niederschlägt. Immerhin erhält der Käufer dafür als Gegenwert ein Auto, das über eine reichhaltige Ausstattung verfügt und bei vergleichsweise geringen Betriebskosten ein hohes Leistungsniveau vorzuweisen hat.

Technische Daten und Meßwerte

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Viertaktmotor mit zusätzlichem Ölkühler. Hubraum 1588 ccm. Leistung 110 PS bei 6 100 U/min. Max. Drehmoment 14mkg bei 5000 U/min. Verdichtung 9,5 (Superbenzin). Obenliegende Nokkenwelle, Benzineinspritzung K-Jetronic von Bosch.

Kraftübertragung: Antrieb auf die Vorderräder. Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe. Einscheiben-Trockenkupplung.

Fahrwerk: Vorn Federbeine mit negativem Lenkrollradius, Querstabilisator. Hinten Federbeine, Torsionskurbelachse, Querlenkerstab. Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten. Bremskraftverstärker. Räder 5 J × 13, Reifen 175/70 HR 13.

Abmessungen und Gewichte: Radstand 2470 mm, Spurweite vorn/hinten 1340/1340 mm. Länge/Breite/Höhe 4200/1600/1362 mm. Leergewicht 855 kg, zul. Gesamtgewicht 1280 kg, Zuladung 425 kg, Leistungsgewicht (leer) 7,8 kg/PS. Zul. Anhängelast (gebremst) 1000 kg, Dachlast 75 kg.

Fahrleistungen:
Höchstgeschwindigkeit 181 km/h.
Beschleunigung
0–80 km/h 6,2 sec
0–100 km/h 9,2 sec
Normverbrauch 8,6 l/100 km Superbenzin (DIN).

„Nicht zu schlagen war der Scirocco in der Motorwertung: Er sorgte in Beschleunigung, Höchstgeschwindigkeit und Elastizität für Bestwerte und konsumierte zudem mit Abstand am wenigsten Benzin."

Auto, Motor und Sport.

Informations-Coupon:

Der Scirocco ist ein Sport-Coupé in Bestform. Das können Sie auf zwei Arten erfahren:

Sie schicken diesen Coupon an den VW Werbedienst, 4804 Versmold, Postfach 1365/66. Dann erhalten Sie umgehend einen ausführlichen Katalog mit allen technischen Details.

Aber am besten, Sie machen eine Probefahrt bei Ihrem VW Betrieb. Wenn Sie in Bestform sind.

Scirocco. Das Sport-Coupé von VW. Mit der Jahres-Garantie ohne km-Grenze.

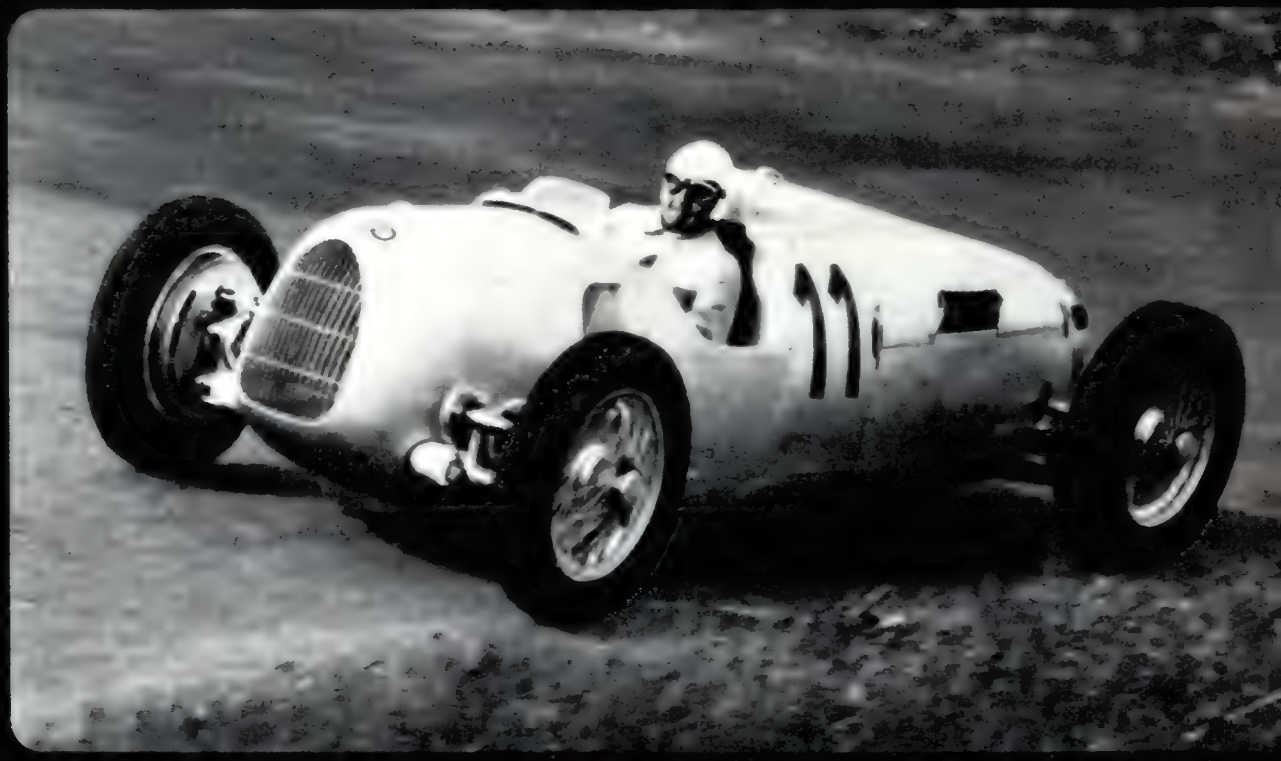
GF 1

Der alte Mann und der Heckmotor

Vor 100 Jahren, am 3. September 1875, wurde Ferdinand Porsche geboren.

Ferdinand Porsche im Jahr 1923

Mit Charme und Melone: der Lohner-Porsche-Rennwagen mit vier elektrischen Radnabenmotoren. Am Steuer Mr. Hart, der das Auto anno 1900 für 15 000 Franken kaufte. Daneben Porsche, 25 Jahre alt.



Die Auto-Union-Rennwagen mit 16 Zylindern und Kompressor konstruierte Porsche 1934 bis 1938. Die frühen Mittelmotor-Wagen kamen auf 545 PS. Am Steuer Ernst von Delius auf dem Nürburgring.

Porsches erstes Jedermann-Auto: der Austro-Daimler Typ „Sascha". Er entstand auf Anregung des am Steuer sitzenden Grafen Sascha Kolowrat im Jahr 1921.

Auch der Lohner-Porsche von 1901 — hier vom Konstrukteur gefahren — hatte noch elektrische Radnabenmotoren. Aber der Strom kommt nicht mehr aus Batterien, sondern wird von einem Benzinmotor erzeugt.

Das hat ihn am Lebensnerv getroffen: Daß man seine Sache als eine politische ansah, ihn verhaftete und fast zwei Jahre hinter Gefängnismauern festhielt — als alten Mann von über 70 Jahren.

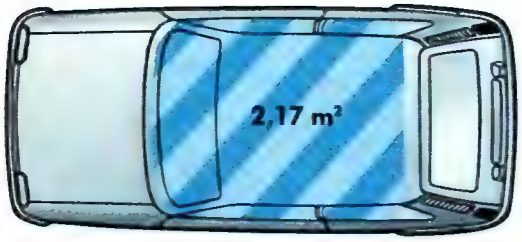
Ferdinand Porsche starb 1951, und der Heckmotor trat seinen Siegeszug danach erst richtig an: in deutschen Autos, in französischen und italienischen. Er ist auch heute noch nicht tot — feierte doch gerade erst ein neues Heckmotor-Modell von Fiat Premiere.

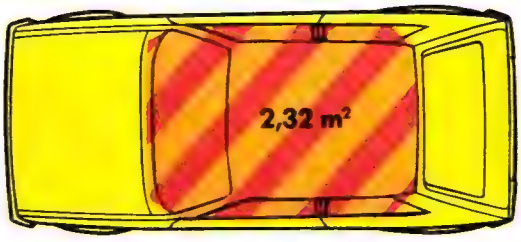
Zu Ehren des hundertjährigen Professors? Indirekt schon, denn Ferdinand Porsche hat erstmals klar erkannt, daß der Heckmotor nicht nur fahrtechnische, sondern auch produktionstechnische Vorteile hat. Mit Heckmotor kann man gute Autos billig herstellen. Wegen dieser Eigenschaft hat er neben dem Frontantrieb immer noch Chancen.

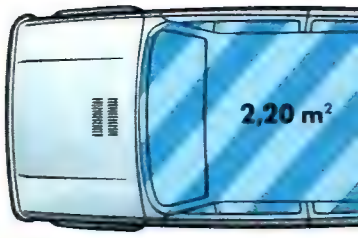
VW und T-Modell

Ferdinand Porsche hat niemals nur konstruiert. Er hat immer noch ein bißchen weiter gedacht: Wer soll das fahren? Und: Wer soll das bauen? In diesem Punkt gleicht er einem anderen genialen Automobilbauer

Ein wichtiger Maßstab für den Komfort eines kompakten Wa ist seine Sitzraumfläche.







Hier bietet Ihnen kein anderes Auto dies mehr Platz als der Audi 50.

Die neuentwickelten Sitze dämpfen auch starke Schwingungen weich und schnell.

Ein großzügiger Innenraum und ein praktischer Gepäckraum sorgen für viel Komfort. Der Audi 50 ist außen kompakt, hat jedoch innen die ungewöhnlich große Sitzraumfläche von 2,32 qm. Dadurch sitzen auch vier Passagiere sehr bequem. Die neuentwickelten Vollschaumstoffsitze zeigten im Test einer deutschen Motorsport-Zeitschrift hervorragende schwingungsdämpfende Eigenschaften. Die Vordersitze sind als Einzelliegesitze konstruiert. Zur kompletten Ausstattung des Audi 50 gehören zum Beispiel auch die zweistufige Scheibenwaschanlage mit Wasch-Wisch-Automatik und eine beheizbare Heckscheibe. Der Gepäckraum des Wagens läßt sich leicht vergrößern. Er faßt bis zu 900 Liter.

Der Audi 50, gemessen an seinen Konkurrenten.

Aus wettbewerbsrechtl. Gründen unkenntlich gemacht.

	Sitzraumfläche
Audi 50	2,32 m²
[redacted]	2,20 m²
[redacted]	2,17 m²
[redacted]	2,25 m²
[redacted]	2,17 m²

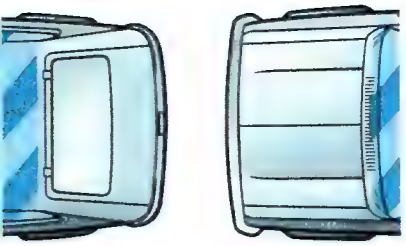
Die Technik des Audi 50. Kraftvoller, sparsamer Motor. Frontantrieb. Fahrwerk mit Einzelradaufhängung, Federbein-Vorderachse, Koppellenker-Hinterachse und Stahlgürtelreifen. Lenkstabiles Bremssystem: Negativer Lenkrollradius, Diagonal-

Audi 50 LS/50 PS. Von 0 auf 100 km/h in 15,4 s. Spitze 142 km/h. Verbrauch (DIN) 7,6 l Normal/100 km. Preis: DM 8.995,–, unverbindliche Preisempfehlung, ab Werk.

Coupon

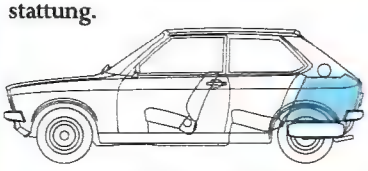
Gegen diesen Coupon schicken wir Ihnen eine ausführliche Information über den Audi 50. Schreiben Sie an: Audi-Werbedienst, 4804 Versmold, Postfach 1205
A-1-18

gens

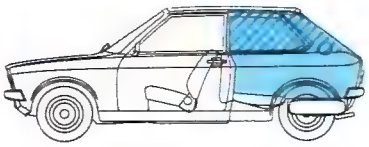


er Klasse

Zweikreis-Bremsanlage. Fahrgast-Sicherheitskabine mit Knautschzonen und Sicherheits-Innenausstattung.



Der Audi 50 ist nur 3,50 m lang, hat aber eine große Sitzraumfläche für bequemes Reisen.



Ob für die Reise oder für das Geschäft, der Gepäckraum bietet immer viel Platz. 284 Liter. 637 Liter bei umgeklappter Rückbank. Bis zu 900 Liter bei umgeklappter Rückbank und Beladung bis zum Dach. (2. Außenspiegel notwendig.)

Die neue Jahres-Garantie ohne km-Grenze. Jetzt geben wir auf jeden Audi die neue Garantie: 1 Jahr ohne Kilometer-Grenze.

Audi

Ein schönes Stück Technik.

Ferdinand Porsche

dieses Jahrhunderts: Henry Ford.

Kein Wunder, daß aus der Unzahl der Typen und Modelle der Automobilgeschichte zwei herausragen, als die meistgebauten und meistgefahrenen: das Ford T-Modell und der Volkswagen. Beide waren für eine große Anzahl von Menschen gedacht: Das T-Modell für den nach Mobilität strebenden Amerikaner des beginnenden 20. Jahrhunderts, der Volkswagen für den Arbeiter und Angestellten der jungen deutschen Industriegesellschaft.

Beide trafen ins Schwarze. Das T-Modell sehr früh – 1914 waren schon mehr als eine Million gebaut –, der Volkswagen mit Verspätung: Nach 1945, unter völlig neuen politischen Vorzeichen, erwies sich das Porsche-Konzept als unverändert tragfähig. Später wurde der VW auf dem USA-Markt sogar noch so etwas wie eine Wiedergeburt des T-Modells.

Im Zahlen-Erfolg erschöpfen sich allerdings die Ähnlichkeiten zwischen Ford und Porsche. Als Ingenieure gingen sie verschiedene Wege. Ford betrachtete sein Auto-Konzept als einmalige Voraussetzung für industrielle Großproduktion. Er wurde der Vater der Serienfertigung am Fließband, versäumte es aber, mit der Zeit zu gehen und rechtzeitig für ein Nachfolgemodell zu sorgen. Porsche dagegen war in erster Linie kreativ – das Volksautomobil sah er als ein hochinteressantes Projekt an, aber eben nur als eines von vielen. Es wäre ihm nie eingefallen, dabei stehenzubleiben.

Hybrid-Antrieb und Mondauto

So ist es wohl auch zu erklären, daß Porsche nicht als reicher Industrieller starb, sondern als freier Ingenieur. Die eigene Firma, deren Anfänge er noch miterlebte, ging aus dem kleinen Team von Ingenieuren und Technikern hervor, mit dem er in der eigenen Hausgarage die ersten Volkswagen konstruierte und baute. Die Firma Porsche versteht sich heute noch in erster Linie als kreatives Zentrum, für das die Sportwagenproduktion mehr Studienobjekt als Selbstzweck ist.

Der Heckmotor war nur eines von vielen Resultaten, die aus Porsches Zeichenbrettern hervorgingen. Keineswegs wollte er den Motor unter allen Umständen hinten haben, aber eine enge räumliche Nachbarschaft von Motor und Antriebsrädern schien ihm immer sinnvoll.

Wie ein roter Faden zieht sich durch seine Überlegungen der Radnabenmotor, den er schon als junger Mann kurz vor der Jahrhundertwende bei den Elektro-Autos der Wiener Firma Lohner realisierte. Die bekannteste moderne Anwendung des gleichen Prinzips findet man im Mondauto der NASA. Auch den benzinelektrischen Antrieb mit Verbrennungsmotor, Stromgenerator und Elektromotoren verwirklichte Porsche in vielen Versionen. Heute ist er als umweltfreundlicher „Hybrid"-Antrieb wieder im Gespräch.

Sascha-Rennwagen und Tiger-Panzer

Daß Porsche berühmt wurde, dafür sorgten nicht zuletzt Rennautos. Zunächst fuhr er sie selbst: 1900 hielt er den Semmering-Bergrekord mit einem Lohner-Elektroauto. 1910 saß er im ersten von drei Austro-Daimler, die die berühmte Prinz-Heinrich-Fahrt gewannen. 1922 siegten zwei Austro-Daimler „Sascha" in der 1100 ccm-Klasse der sizilianischen Targa Florio: Erstmals hatte sich Porsche auf kleine und leichte Autos verlegt.

Von Austro Daimler ging Porsche zu Mercedes nach Stuttgart und entwickelte den Wagen, mit dem Christian Werner die Targa Florio 1924 gewann, einen 2 Liter mit Kompressor. Von Porsche stammten auch die Mercedes „S" und „SSK"-Sportwagen. Dann, als er – nach einem kurzen Zwischenspiel bei Steyr – sein Stuttgarter Konstruktionsbüro gegründet hatte, konstruierte er die berühmten Heckmotor-Rennwagen der Auto Union, mit denen Stuck und Rosemeyer Siege und Weltrekorde sammelten. Auf den absoluten Geschwindigkeits-Weltrekord zielte er mit dem spektakulären T 80, der wegen des Kriegsausbruchs nicht mehr zum Einsatz kam. Er entstand im Auftrag der Firma Daimler-Benz und steht heute in deren Werksmuseum.

Die VW Schwimm- und Kübelwagen, die Panzer Leopard, Tiger und Maus bildeten im Zweiten Weltkrieg die Parallele zu Porsches Großprojekten für die k. u. k. Armee im Ersten Weltkrieg. Daß seine Odyssee nach Kriegsende weiterging, ehe er 1950 in Stuttgart seinen 75. Geburtstag feiern konnte, kennzeichnet diesen Mann, der nie bequem, aber immer erfolgreich war.

R. S.

Die Geburtsstätte aller Volkswagen: der Garagenhof der Porsche-Villa in Stuttgart.

Neuwagen richtig einfahren

Um eine hohe Kilometerleistung des Motors zu erzielen, müssen schon auf den ersten Kilometern einige wenige Einfahrregeln beachtet werden.

„Einfahrbeschränkungen gibt es für Volkswagen nicht. Vom ersten Tag an können Sie Ihren Wagen voll ausfahren." So las man vor gar nicht langer Zeit in den VW-Betriebsanleitungen. Seitdem jedoch die Motoren vorwiegend mit Wasser gekühlt werden, sollen während der „ersten 1000 Kilometer bestimmte Höchstgeschwindigkeiten in allen Gängen nicht überschritten werden." Diese Vorsichtsmaßnahme ist nicht auf schlechtere Werkstoffe oder eine geringere Fertigungsqualität zurückzuführen, sondern auf die hohe Leistungsausbeute der neuen VW- und Audi-Motoren. Sie danken es mit längerer Lebensdauer, nach Ansicht von Motor-Experten, wenn folgende Einfahrregeln beachtet werden:

■ Gänge nicht bis an die Grenze des Möglichen ausfahren. Dies ist vor allem auch für sämtliche Lager und die Zylinderkopfdichtung besonders wichtig, da sämtliche Teile eine gewisse Zeit benötigen, bis sie sich richtig gesetzt haben. Welche Geschwindigkeiten während der 1000 Einfahr-km nicht überschritten werden sollen, erfährt man aus der Betriebsanleitung. Die Geschwindigkeitsbereiche sind von Typ zu Typ verschieden. Fleißiges Wechseln aller Gänge ist dabei günstiger als gleichmäßiges Dauertempo. Kritisch sind dabei weniger Geschwindigkeit und Motor-Drehzahl als vielmehr der Gasdruck in den Zylindern, der mit der Motordrehzahl ansteigt. Richtig fährt man deshalb, wenn das Gaspedal nur zur Hälfte beziehungsweise bis zu zwei Drittel niedergetreten wird.

■ Auf die Marke und die Viskosität des zum Einfahren verwendeten Öls hat der Käufer gewöhnlich keinen Einfluß. Es kommt schon im Werk in die Maschine und wird erst bei der 1000 km-Wartung abgelassen. Grundsätzlich kann jedes HD-Öl der jeweils vorgeschriebenen Qualität und Viskosität verwendet werden. Nur Mehrbereichsöle der Spezifikation 10 W-50 sind seit kurzem werksseitig gesperrt, da Öl-Ablagerungen an den Ventilen zu Motorschäden geführt haben. Bei der 1000 km-Wartung sollte der Kunde die Ölmarke bestimmen, die dann möglichst beizubehalten ist.

■ Zusätze irgendwelcher Art zum Motor- wie auch zum Getriebeöl sind in jedem Fall überflüssig. Um seine Garantieansprüche in jedem Fall zu wahren, sollte man die VW-Empfehlung beachten.

■ Bremsen bieten auf den ersten Kilometern nicht die volle Wirkung. Bremsflächen und -beläge müssen sich erst aneinander gewöhnen. Etwa 200 km gelten als Richtwert für diesen Einlaufvorgang. Während der ersten 200 Kilometer sollte man deshalb möglichst scharfes Abbremsen vermeiden.

■ Reifen haben von der Fertigung her eine noch etwas glatte Oberschicht. Vor allem bei Nässe wird deshalb der Haftwert vermindert. Etwa 100 Kilometer genügen allerdings, damit die Reifen richtig greifen können.

■ Beendet wird die Einlaufzeit mit der 1000 km-Inspektion. Aus Motor und Getriebe wird das Öl abgelassen und damit aus beiden der Abrieb entfernt, der sich beim Einlaufen gebildet hat. Ventilspiel und Reifendruck werden berichtigt, Triebwerk und Fahrwerk auf Dichtigkeit und auf verkehrssicheren Zustand überprüft. Die 1000 km-Wartung ist als letzte Abschlußprüfung für den Wagen ganz besonders wichtig und sollte deshalb auf keinen Fall ausgelassen werden.

Zwar muß der Neuwagen auf den ersten Kilometern nicht wie ein rohes Ei behandelt werden, doch sind einige wenige Einfahrregeln zu beachten.

Service

GUTE FAHRT gibt Rat zu Leser-Fragen

Schadenregulierung bei einem Unfall

Mit Interesse lese ich die in der GUTEN FAHRT veröffentlichten Gerichtsurteile. Nun habe ich folgenden Fall. Auf der Straße fährt B auf A auf. Polizeiliche Aufnahme erfolgt. Aufgrund des Sachverhaltes wird A mit einem Bußgeld von 600 Mark wegen Verkehrsvergehens (unachtsames Wechseln der Fahrspur) belegt. Hinzu kam wohl noch, daß A mit einem nicht gültigen internationalen Führerschein fuhr. Bei B wurde zur Unfallzeit ein Alkoholgehalt von 0,77 % festgestellt. Der Führerschein wurde zurückgegeben, da Trunkenheit im Straßenverkehr nicht vorlag. Ist nun die Versicherung des A gegebenenfalls berechtigt oder hat sie die Möglichkeit, dem B die Regulierung des ihm entstandenen Schadens trotz seiner Schuldlosigkeit abzulehnen? Die Schadenregulierung durch die beteiligten Versicherungen müßte doch aufgrund der polizeilichen Ermittlungen erfolgen, durch die A mit einem Bußgeld belegt worden ist. Ich meine daher, daß im vorliegenden Fall B, dem nichts zur Last gelegt worden ist, seinen Schaden ersetzt bekommen müßte.

M. N. aus Hannover

Es ist im allgemeinen zu erwarten, daß in einem Fall, wie Sie ihn schildern, die Versicherung des A dem B seinen Schaden ersetzt. Jedoch: Straf- und Zivilrecht sind zweierlei, der Zivilrichter ist an die Feststellungen des Strafrichters nicht gebunden; und auch wenn die Bußgeldstelle dem A einen Bußgeldbescheid schickt und den B ungeschoren läßt, kann die Versicherung des A die Auffassung vertreten: B sei mitschuldig an dem Unfall oder, wenn auch nicht mitschuldig, aufgrund der Bestimmungen der Gefährdungshaftung mitverursachend gewesen — was zur Folge hätte, daß B nicht 100 Prozent seines Schadens ersetzt bekommt, sondern vielleicht bloß 80. Der Streit über die Höhe der Entschädigung wäre vor einem Zivilgericht zu führen. Sicher ist B aufgrund des Bußgeldbescheides gegen A in einer günstigen Position; ob er freilich gänzlich obsiegen wird, läßt sich nicht vorhersagen.

Der Scheinwerfer beschlägt

Ich habe an meinem VW 1303 S zwei Bosch-Halogen-Nebelscheinwerfer und zwei Bosch-Halogen-Fernscheinwerfer des Typs 190 installiert. Bei einem Fernscheinwerfer ist die Streuscheibe von innen beschlagen. Ich habe diese Sache daraufhin bei der Bosch-Vertretung reklamiert und sofort einen neuen Scheinwerfereinsatz bekommen, da der reklamierte erst ein halbes Jahr alt war. Der Meister nannte das Beschlagen einen Fabrikationsfehler. Leider mußte ich bereits eine Woche nach dem Einbau des neuen Einsatzes feststellen, daß dieser ebenfalls von innen beschlug. Meine Frage nun an Sie: Ist es tatsächlich ein Fabrikationsfehler oder hat es andere Ursache? Wenn ja, dann teilen Sie mir bitte mit, ob es eine wirksame Abhilfe dagegen gibt.

U. K. aus Kaltenkirchen

Wenn die Streuscheibe des Scheinwerfers (oder Zusatz-

scheinwerfers) beschlägt, dann hängt das in erster Linie mit der Gehäuseabdichtung zusammen. Zur Lösung des Problems gibt es zwei Möglichkeiten: eine sehr gute Gehäuseabdichtung oder eine sehr großzügige Gehäusebelüftung. Ein vollkommen geschlossenes Scheinwerfersystem (z. B. Sealed Beam) kann niemals beschlagen, denn Streuscheibe, Reflektor und Glühlampe sind eine geschlossene Einheit. Ein Gehäuse, in dem aktiver Luftaustausch stattfinden kann, wird ebensowenig schwitzwasseranfällig sein. Probieren Sie es mit einer besseren Gehäuseabdichtung; eventuell mit einem Dichtungskitt. Für eine wirksame Abhilfe kann auch der Fachmann nicht garantieren.

Schlechter Übergang beim Beschleunigen

Als langjähriger Ford-Fahrer habe ich nun einen Scirocco TS/85 PS gekauft. Obwohl ich erst 2 500 km gefahren bin, finde ich das Auto ausgesprochen handlich. Dafür scheint, zumindest bei meinem Wagen, die überall gerühmte Spritzigkeit nicht vorhanden zu sein. Ob kalter oder warmer Motor: Er stottert beim Beschleunigen, was bei breiten Kreuzungen gefährlich sein kann. Der Motor quält sich auch bei höherem Tempo. Man muß immer wieder mit dem Gas zurückgehen, da selbst langsameres Durchtreten nicht angenommen wird.

H.-J. K. aus Bietigheim

Die von Ihnen zitierte Spritzigkeit ist normalerweise im 85-PS-Scirocco vorhanden. Lassen Sie bitte von Ihrer VW-Werkstatt folgende Punkte prüfen: 1. Zündzeitpunkt, Sollwert 7,5° vor o. T. 2. Zündverstellung bei 5000 U/min 26–30°. 3. Einspritzmenge der Beschleunigerpumpe 0,85–1,15 ccm/Hub. 4. Schwimmerstand, Sollwert 1. Stufe 28 mm, 2. Stufe 30 mm. 5. CO-Wert, Sollwert: 1,0–2,0 Vol. % eventuell auf 3,5 Vol. % anheben. Leerlaufdrehzahl 900–1000 U/min.

Öltemperatur im Golf-Motor

Mit großem Interesse habe ich Ihren Bericht über Ölthermometer (GUTE FAHRT 6/75) gelesen. Ich habe seit ca. fünf Monaten in meinen Golf S ein VDO Ölthermometer, kombiniert mit einem Ölstabgeber, eingebaut. Ein Meßvergleich mit kochendem Wasser ergab keine Abweichung. Um so erstaunlicher ist es, daß selbst bei niedriger Außentemperatur schon nach kurzer Autobahnfahrt 120 ° - 135 ° C erreicht werden. Ein Freund hat mit seinem Scirocco Ähnliches beobachtet. Es ist jetzt meine Frage, ob tatsächlich derart hohe Öltemperaturen bei dem 70 PS-Golf erreicht werden, oder ob mit dem Stab die Temperatur des Öls an der ungünstigsten Stelle gemessen wird.

H.-J. P. aus Stadthagen

Die Öltemperatur-Anzeige kann durchaus ca. 135 ° C betragen, wenn man im Ölmeßstabrohr mißt. An dieser Stelle ist die Temperatur ca. 20 ° C höher als in der Eintrittsöffnung des Ölansaugrohres. Die Umgebung des Ölmeßstabrohres wird durch die Abstrahlungswärme weiter aufgeheizt und vom Fahrtwind weniger gekühlt. Allerdings sollte man das Überschreiten der genannten Maximaltemperatur (an der Lagerstelle gemessen) über längere Zeit vermeiden. Eine allgemeingültige Betriebstemperatur läßt sich nicht nennen. Man rechnet im Sommer (Stadtverkehr) mit Öltemperaturen zwischen 65 ° und 80 ° C, auf der Autobahn mit hoher Dauergeschwindigkeit mit ca. 120 ° Celsius.

Tips

Jeder veröffentlichte Leser-Tip wird honoriert

Boot per Schlauch auf dem Dach transportiert

Für den Bootstransport von der Wohnung zur nahen Wasserstelle benutze ich ausgediente Autoschläuche. Diese werden mäßig aufgepumpt und auf das Pkw-Dach aufgelegt. Beide Schläuche mulden sich bei der Belastung durch das Boot ein und geben dem Boot, das vorn und hinten an der Stoßstange vertäut wird, guten Halt.

Natürlich eignet sich diese Transportform nicht für lange Reisen. Aber für kurze Strecken braucht man den Dachgepäckträger nicht zu montieren. Ich habe bei vorsichtiger Fahrweise mit meinem Audi 100 und einem 5,20 m langen Boot die besten Erfahrungen gemacht.

Theodor Frese aus Oberhausen-Buschhausen

Werkzeugtasche im Scirocco befestigt

In meinem VW Scirocco TS rutschten in jeder Kurve Warndreieck und Werkzeugtasche im Kofferraum hin und her. Ich suchte nach geeigneten Plätzen zur Befestigung und fand sie auch:

Hinter dem Wagenheber und dessen Halterung an der Karosserie führte ich einen alten Gürtel hindurch und zog damit das Warndreieck fest.

Um die Werkzeugtasche zu befestigen, besorgte ich mir ein Stück altes Rolladenband. Auf ein Ende steckte ich eine Schnalle mit Schnappbefestigung auf. In das Band bohrte ich zwei Löcher und befestigte es unter den Halteschrauben des Nummernschilds. Man braucht jetzt nur das Band um die Werkzeugtasche zu legen und festzuziehen.

Rolf Krämer aus Koblenz

Schmutzfänger vorn für den Käfer

Nach mehreren vergeblichen Versuchen und einem abschlägigen Bescheid aus Wolfsburg habe ich eine Möglichkeit gefunden, den Käfer an den Vorderrädern mit Schmutzfängern zu bestücken.

Erforderlich sind hierzu aus dem Quelle-Katalog die Schmutzfänger Nr. 666 360 zum Preis von 16,50 DM. An Werkzeug wird lediglich ein Ring- und ein Gabelschlüssel benötigt. Man befestigt den Halter ca. 35 cm vom Boden an der Kotflügelkante. Der Plastikstab wird waagerecht in den Kotflügel hinein ausgerichtet. Die Schmutzfänger werden so angebracht, daß die Außenkante mit den Reifen in einer Richtung ist. Nach vierteljährlicher Fahrzeit unter allen Bedingungen haben sich keine Fehler gezeigt.

Fritz Horchler aus Oberzell

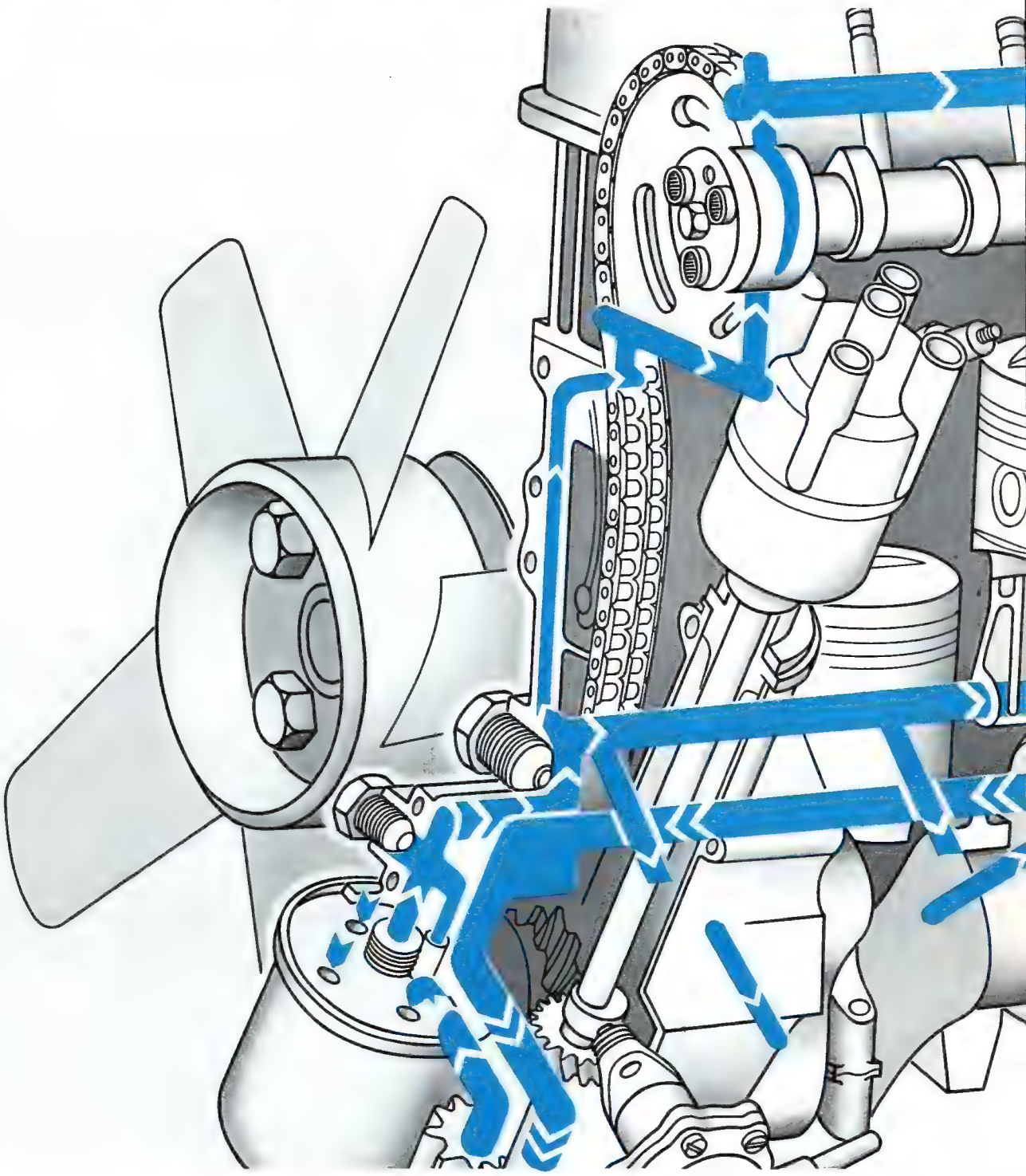
Automatik zu schwach für den Hängerbetrieb?

Mir ging bei der Fahrt mit meinem 412 LS Variant-Automatic, Bj. 10/73, Fahrgestell-Nr. 464 200 3984, und Wohnanhänger (unter 900 kg) schon zweimal die Unterdruckdose am Getriebe kaputt, so daß das Wandleröl zum Motor gepumpt wurde. Bei 30 000 km mußten jetzt Ringrad, Bremsband und Lamellen im Automatikgetriebe erneuert werden. Ist das automatische Getriebe zu schwach für das Gespannfahren? Private Meinungen von VW-Kundendienstberatern sagen „ja" hierzu. Sind die Angaben für die Belastbarkeit des Fahrzeugs von VW zu hoch angesetzt?

H. B. aus Böblingen

Bei Beachtung der Hinweise in der Betriebsanleitung für Anhängerbetrieb mit automatischem Getriebe ist das Automatic-Getriebe nicht überlastet. Das Volkswagenwerk hat nicht zuletzt im praktischen Fahrversuch unter extremen Bedingungen die Anhängerlast für den jeweiligen Fahrzeugtyp festgelegt. Die defekte Unterdruckdose hat auf gar keinen Fall etwas mit dem An-

Startet Ihr Öl so sch



Wenn Sie ein Sommer-Einbereichsöl fahren, vermutlich nicht.

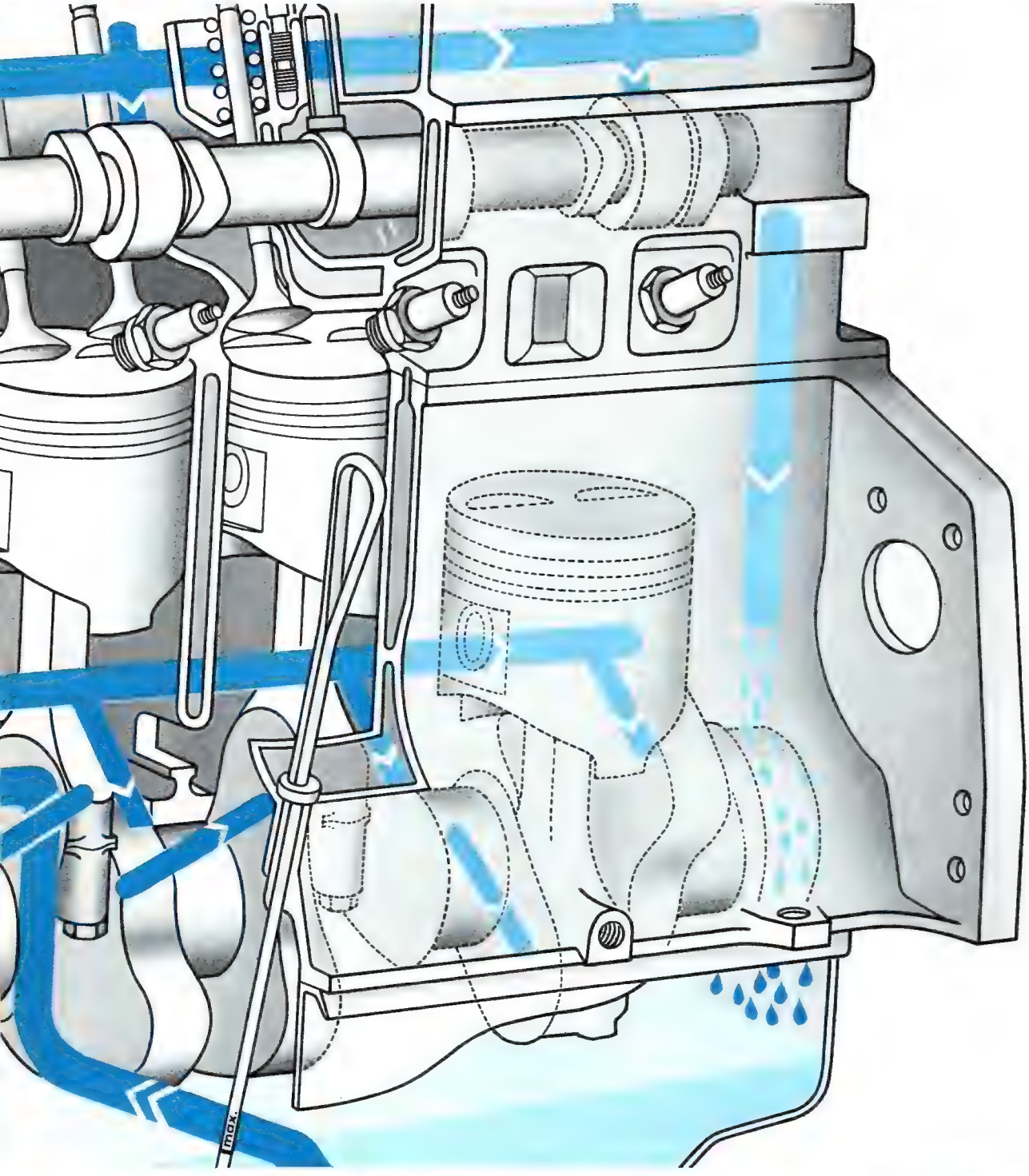
Denn ein solches Motoröl, obwohl für die Jahreszeit richtig, hat die unangenehme Eigenschaft, in kaltem Zustand sehr dick und zähflüssig zu sein.

In der Praxis bedeutet das: Beim Start dauert es länger, bis es durch die engen Ölkanäle im Motorblock zu den einzelnen Schmierstellen gelangt und dort einen verschleißschützenden Film aufbauen kann.

Außerdem erschwert es die Arbeit des Motors.

Der Motor braucht mehr Benzin: denn ein Teil seiner PS geht verloren, um den Widerstand des kalten, zähen Öls in den Lagern zu überwinden.

nell wie Ihr Motor?



Wir haben allerdings ein Motoröl, das selbst in kaltem Zustand schnell ist: das Mehrbereichsöl Aral Super Elastic.

Seine besonderen Eigenschaften verdankt es einem Additiv, das wir das „Chemische Gehirn" nennen.

Das ist eine hochmolekulare Verbindung, die das Verhalten des Öls stark beeinflußt: Es kann sich allen Betriebstemperaturen eines Motors anpassen.

Daher ist es in kaltem Zustand dünner und in heißem Zustand dicker als es ein Einbereichsöl sein kann.

Wenn Ihr Motor also wieder einen Ölwechsel braucht, denken Sie daran, daß zu langsames Öl einen Motor schnell ruinieren kann.

Aral. Deutschlands Autopartner Nr.1

hängerbetrieb zu tun. Hier waren bei vereinzelten Unterdruckdosen die Membranbefestigungen in der Herstellung nicht einwandfrei. Wichtig ist, daß Ihr VW-Betrieb beim Einbau einer neuen (zweiten) Unterdruckdose die Hinweise im Technischen Merkblatt H-122 vom Januar 74 beachtet hat, sonst sind Folgeschäden nicht auszuschließen. Die private Meinung von Kundendienstberatern in Sachen Hängerbetrieb ist völlig unbegründet.

Mehr Leistung durch eine Sportauspuffanlage?

Da Sie, wie die Erfahrung mich lehrte, technische Fragen immer mit großer Präzision beantwortet haben, wende ich mich ein weiteres Mal vertrauensvoll an Sie.

Kann man die Vergaseranlage mit 2x32 PDSIT vom Typ 3 in den 1302 S einbauen? Welche Teile sind notwendig? Welche Mehrleistung ist zu erwarten? Was sagt der TÜV dazu? Welche der vielen „Sportauspuffanlagen" sind wirklich empfehlenswert, d. h., bringen echte Vorteile? Ist die Ölkühlanlage der Firma Schrick noch erhältlich, bei der serienmäßige Kühler mit einem Spezialhalter an die vordere Stoßstange gebaut wurden? Ist die Anlage zu empfehlen, um Motorschäden besonders im Sommer durch Überhitzung zu vermeiden?

Welche zusätzlichen Instrumente sind in einem scharf gefahrenen 1302 S zu empfehlen bzw. dringend notwendig?

St. B. aus Oeynhausen

Die Zweivergaseranlage vom VW 1600 mit den Vergasern PDSIT ist auch im Käfer schon eingebaut worden, wenn auch mit kleinen Änderungen am Gestänge und natürlich ohne das Serienluftfilter. Da aber für eine solche Anlage keine ABE existiert, sind Schwierigkeiten mit dem TÜV zu erwarten. Keine der uns bekannten Sportauspuffanlagen bringt einen nennenswerten Leistungsgewinn.

Die Ölkühlanlage von Schrick wird nach wie vor geliefert. Für einen serienmäßigen 1302 S ist eine zusätzliche Ölkühlanlage jedoch entbehrlich. Als Zusatzinstrumente genügen Öldruckmesser, Ölfernthermometer und eventuell noch Drehzahlmesser.

Ölaustritt am Verteiler

Ich habe meinen Käfer 1302 LS mit einer älteren Zweivergaseranlage (2xPICB 32) ausgerüstet, um den erhöhten Benzinkonsum (14—16 l) auf Normalwerte (9—10 l) zu senken. Leider tritt nun am ebenfalls ausgewechselten Verteiler (Bosch-Nr. 0 231 129 010 mit Fliehkraftverstellung) Öl aus. Das Auto ist Baujahr 71, Fahrgestell-Nr. 1112611410, Motor-Nr. AD 180589. Können Sie mir sagen, ob der Originalverteiler weiter verwendet werden kann oder was sonst Abhilfe bringt?

K. M. aus München

Nach Umbau des Motors auf eine Zweivergaseranlage kann beim VW 1302/1302 S/1302 LS der serienmäßige Zündverteiler beibehalten werden. Die Unterdruckdose wird nicht angeschlossen. Der Verteiler arbeitet dann nur mit der Fliehkraftverstellung. Die Zündeinstellung erfolgt 10° vor o. T. Der Ölverlust am alten Zündverteiler läßt sich aber auch beseitigen. Zunächst muß die Kurbelgehäuseentlüftung auf Sauberkeit überprüft werden. Auch muß darauf geachtet werden, daß die Gummiabdichtung am Verteilergehäusehals in Ordnung ist. Liegt hier

Tuning

Leser berichten über ihre Tuning-Erfahrungen

Behäbiger Karmann fährt flotter

Ich habe keinen Super-Käfer vorzuweisen. Mir lag mehr daran, mit einfachen und relativ billigen Mitteln meinen Karmann Ghia etwas flotter zu machen. Michael Böttcher

Umbau

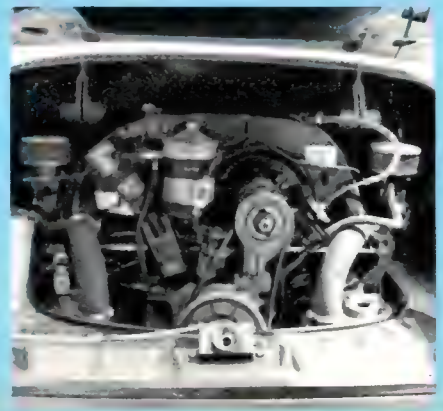
Der Karmann Ghia bietet zum Tunen gute und schlechte Voraussetzungen, denn wegen seiner Form ist er für hohe Geschwindigkeiten geeignet, doch wegen seines hohen Gewichts (fast 1 Tonne) ist er sehr behäbig.

Damit die Tuning-Kosten nicht zu hoch wurden, ging ich von der Original-Maschine aus (1500 ccm, 45 PS). Für diesen Motor kaufte ich mir recht preiswert eine gebrauchte Zweivergaser-Anlage (34 PCI von TDE). Ebenso günstig erstand ich Ölfilter mit Kühler und einen Abarth-Schalldämpfer.

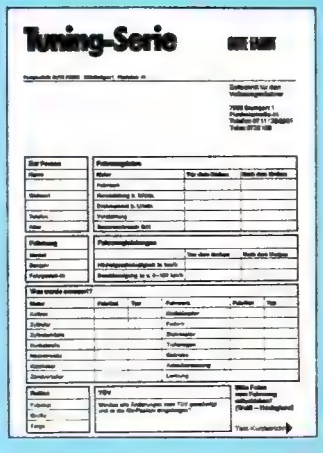
Vergaser und Ansaugrohre wurden auf optimalen Durchlaß hingetrimmt und das Gestänge für die Vergaseranlage neu hergerichtet, damit die Vergaser präzise ansprechen. Durch dieser Maßnahmen erzielte ich 52,5 PS bei 4050 U/min. Weitere 3,5 PS konnte ich durch den Umbau des Schalldämpfers gewinnen. Mit der angehobenen Leistung erzielt der Wagen eine Höchstgeschwindigkeit von 148 km/h, die hunderter Marke erreicht er nach 16,4 sec.

Nach der Leistungssteigerung stellte ich fest, daß die Öltemperatur schon nach kurzer Autobahnfahrt auf 140° C anstieg. Ich habe deshalb zusätzlich einen Frontölkühler, einen Ölfilter mit Kühlschlange (—10° C) und die Hegglin Zusatzölwanne eingebaut, die sich in meinem Auto bestens bewährt hat. Seit der zusätzlichen Ölkühlanlage steigt die Öltemperatur nicht mehr über 100° C.

Das Fahrverhalten des Karmann Ghia (Pendelachse/Kurbellenker) ist durch den tief liegenden Schwerpunkt relativ gut, im Grenzbereich jedoch nicht gerade gutmütig. Deshalb montierte ich an der Vorder- und Hinterachse Koni-Dämpfer und ließ den Wagen hinten tieferlegen. Ein strafferer Lenkungsdämpfer und Gürtelreifen der Größe 155 SR-15 auf 4½ J-15 Felgen verbesserten das Fahrverhalten spürbar. Der TÜV gab seinen Segen zu der Vergaseranlage und hatte gegen den etwas angestiegenen Geräuschpegel nichts einzuwenden. Den Segen für etwas breitere Felgen suche ich noch.



GF-Leser Michael Böttcher erzielte eine Leistungssteigerung um 11 PS mit relativ einfachen Änderungen.



Wenn auch Sie Ihr Auto getunt haben, dann fordern Sie für Ihren Bericht von der GUTEN FAHRT kostenlos das Testblatt an.

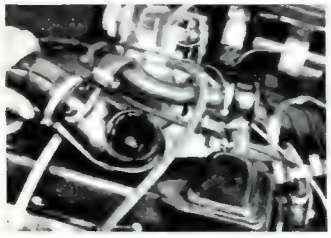
kein Fehler vor, dann achten Sie darauf, daß die obere Buchse im Verteilergehäuse um 1,5 bis 2 mm tiefer sitzt als die Oberkante der Bohrung im Gehäuse. Wenn die Position der Buchse stimmt, können Sie unterhalb des Gummidichtringes durch den Verteilergehäusehals eine Ölrücklaufbohrung von 2,5 mm ϕ anbringen. Der Kanal muß im Gehäuse am oberen Rand der Buchse münden, damit das Öl besser zurücklaufen kann.

Scirocco-Motor hat zu geringe Leistung

Mein Scirocco, 70 PS, marschiert nicht mehr so richtig, auch läuft der Motor unrund. Woran kann das liegen?

H.-R. aus Leonberg

Erneuern Sie den Dichtring im Saugkrümmer des Vergasers. Beim Aufsetzen des Saugkrümmers darauf achten, daß der Dichtring richtig anliegt. Dichtring vor dem Aufsetzen



mit Öl einstreichen, Saugkrümmer durch leichte Drehbewegungen auf den Vergaser drücken.

Ist eine Trockenbatterie wartungsfrei?

Ich habe schon häufig von sogenannten Trockenbatterien gehört, die während der gesamten Lebensdauer nicht mehr mit destilliertem Wasser aufgefüllt zu werden brauchen. Weil ich in der nächsten Zeit eine neue Autobatterie für meinen VW-Käfer 1302 brauche, wäre ich Ihnen für eine Beratung darüber dankbar, ob die Trockenbatterien schon so weit entwickelt sind, daß man sie unbedenklich kaufen kann. Oder ist der Autofahrer beim Kauf einer herkömmlichen Batterie im Augenblick noch am besten beraten? Wie unterscheidet sich diese neue Batterie hinsichtlich Lebensdauer und Preis von der üblichen Autobatterie?

K.-H. d. P. aus Ahrensburg

Trockenbatterie heißt, daß Sie im Handel eine vorgeladene Batterie ohne Säure kaufen können, die bei Bedarf mit Säure gefüllt wird und dann nach ca. 20 bis 30 Minuten betriebsbereit ist. Der Vorteil liegt in der längeren Aufbewahrungsfrist gegenüber einer gefüllten Batterie. Trockenbatterien können Sie bedenkenlos kaufen. Es werden im Handel aber auch wartungsfreie Batterien angeboten. Wartungsfrei heißt, daß während des Betriebs kein destilliertes Wasser nachgefüllt werden muß. Bei normalen Betriebsverhältnissen erreicht die wartungsfreie Batterie auch die Lebensdauer einer Normalbatterie. Wir empfehlen Ihnen dennoch, daß sie auch weiterhin die Überprüfung des Säurestands in Kauf nehmen und ein bewährtes Fabrikat in konventioneller Ausführung in Ihr Fahrzeug einbauen.

Wisch-Wasch-Automatik nachträglich einbauen

Ich fahre einen VW 1600 Variant L, Bj. 70. Kann nachträglich eine Wisch-Wasch-Automatik eingebaut werden, wie sie etwa bei den neueren VW-Modellen serienmäßig ist? Falls ja, mit Original-VW-Teilen oder mit Zubehörteilen?

T. G. aus Heidelberg

Der nachträgliche Einbau einer Wisch-Wasch-Automatik in Ihren VW 1600 vom Oktober 70 ist nur möglich, wenn der komplette Lenkstockschalter sowie das Mantelrohr ausgewechselt werden. Ein Wischintervallschalter (ohne Kupplung mit dem Waschventil) könnte dagegen ohne weiteres nachträglich an der Armaturentafel angebracht werden. Derartige Schalter einschließlich Kabelsatz und Einbauanleitung werden im Zubehörhandel angeboten.

Bosch zum Thema „Benzin sparen“:

Sie sparen bis zu ½ l Benzin auf 100 km mit neuen Bosch Zündkerzen.

Viele fahren mit ihren Zündkerzen länger als es das Werk empfiehlt: Sie überschreiten die Wechselintervalle.

Ergebnis: Mit altersschwachen Zündkerzen braucht Ihr Wagen mehr Benzin als nötig: Auf 100 km bis zu 1/2 Liter. Wechseln Sie daher rechtzeitig Ihre Zündkerzen. Und: Wechseln Sie zu Bosch. Denn nichts ist wirtschaftlicher als Qualität.

KE 275 BMZ

BOSCH

Volkswagen
Audi
Porsche

Modellübersicht und Kaufberatung

Ein Auto kaufen – wie macht man das? Überläßt man es dem Zufall, dem Verkäufer, der Familie? Auf jeden Fall tut man gut daran, sich vorher zu informieren. Auch wenn es gar nicht so einfach ist, bei dem heutigen großen Modellangebot die Übersicht zu behalten.

GUTE FAHRT hat auf den folgenden Seiten das Programm der Marken Volkswagen, Audi und Porsche so gruppiert, daß die Übersicht nicht schwerfällt. Hinzu kommen Informationen über Ausführungen, Ausstattungen, Motoren.

Noch vor wenigen Jahren war das Programm des VW-Konzerns uneinheitlich. Es war bunt zusammengewürfelt: Zu den traditionellen luftgekühlten VW-Modellen kamen Autos von Audi und NSU, die unter ganz verschiedenen Voraussetzungen entstanden waren.

Heute ist Ordnung eingekehrt: Bei vermehrtem Modellangebot wurde die Zahl der Grundkarosserien und Grundmotoren vermindert. Aus einem Zufallsprogramm wurde ein gegliederter Organismus.

Das ist nicht nur ein Vorteil für die Werke, die rationeller produzieren können, und für die Händler, deren Ersatzteil-Lager sich besser überschauen läßt. Es ist auch ein Vorteil für den Käufer, der vieltausendfach erprobte Aggregate in die Hand bekommt und – im In- und Ausland – mit schneller und preisgünstiger Ersatzteilversorgung rechnen kann.

Bei aller Rationalisierung erfordert die Vielfalt der Anforderungen und Einsatzbedingungen eine Vielfalt der technischen Lösungen. Vom Polo bis zum Turbo, vom Käfer bis zum Ro 80 ist diese Vielfalt nach wie vor gegeben: Der Käufer hat die Wahl nicht nur zwischen verschiedenen Farben und Ausführungen, sondern zwischen verschiedenen Autos.

Der neue Polo erfährt bereits die erste Modelländerung. Die Ausstattung wird verbessert. Der kostengünstige 40 PS-Motor bleibt.

Der VW 181 zählt zu den interessanten Außenseitern des Programms. Der robuste Vielzweckwagen leistet 50 luftgekühlte PS.

Der Käfer fand zurück zur alten Karosserie und zum früheren Fahrwerk. Er wird angeboten mit Heckmotoren zu 34 und zu 50 PS.

Polo

Der jüngste, kleinste, aber nicht billigste Volkswagen bietet auf wesentlich kleinerer Grundfläche die Transportkapazität eines Sparkäfers: fünf Sitzplätze laut Zulassung, in der Praxis ausreichend Platz für vier Erwachsene und ein nicht zu üppiges Gepäckvolumen (284 l). Die modernere und kleinere Verpackung des ansonsten gleichen Raumes beschert dem Fahrer und mehr noch der Fahrerin praktische Vorteile: Der Polo ist handlicher, übersichtlicher und parklückenfreundlicher als der Käfer. Und weil der kleine Kofferraum durch Umlegen der Rücksitzbank sein Format vergrößern kann und durch eine große Heckklappe viel zugänglicher ist, läßt sich mit dem fast identischen Volumen in der Praxis mehr anfangen.

100 Kilogramm leichter und 6 PS stärker als der Sparkäfer, ist der Polo zudem weit temperamentvoller als sein altbewährter Hauskonkurrent. Ähnlich äußert sich der Unterschied von fast zwei Generationen beim Fahrverhalten: Der Polo liegt viel besser als der Käfer. Die Vorteile des Neuen überwiegen also auf fast allen Gebieten. Nur wer ein Strapazierfahrzeug sucht, das mit nachlässiger Behandlung und meist schlechten Straßen vorlieb nehmen muß, ist beim Käfer besser dran.

Motor

Der Polo wird ausschließlich mit 895 ccm und 40 PS geliefert (Normalbenzin). Das leichte Auto ist damit immer noch hinreichend temperamentvoll. Es läuft 135 km/h schnell und erreicht 100 km/h in 21 Sekunden. Noch schwächere Triebwerke, von denen bisweilen die Rede ist, sollte man sich eigentlich nicht wünschen, zumal nicht zu erwarten ist, daß der minimale Polo-Durst von 6 bis 8 Litern pro 100 km nennenswert unterboten werden kann. Wer mehr Power für den Polo will, muß vorerst die Marke, kaum aber den Händler wechseln, denn solche Wünsche erfüllt nur der fast identische Audi 50.

VW Polo

40 PS	7 995 DM
L/40 PS	8 495 DM

Karosserie und Ausstattung

Der Polo verzichtet auf den Luxus verschiedener Karosserievarianten. Die praktische Heckklappe allerdings ist auch bei der einfachsten Ausführung des kompakten Zweitürers serienmäßig. Die Grundausstattung des Polo ist inzwischen verfeinert worden, Türen und Seitenteile sind mit luxuriöserem Material ausgekleidet, Scheibenbremsen vorn, eine heizbare Heckscheibe, Tankuhr, 36 Ah-Batterie, Stahlgürtelreifen und ein Scheibenwischer mit Endabschaltung sind ebenso im Komplett-Polo vorhanden. An Extras stehen weiter an: Wischer und Wascher für die Heckscheibe, die 176 Mark kosten. Ratsam wären noch Automatikgurte (62 Mark) und Halogen-Hauptscheinwerfer (117 Mark). Dies zu empfehlen fällt allerdings schwer, weil der Polo immerhin schon in der Grundausstattung mit 7995 Mark zu Buche schlägt.

Käfer

Der Spar-Käfer bleibt als letzter Überlebender seiner Sorte eine für viele Käufer durchaus interessante Alternative zu den kleinen Volkswagen der neuen Generation. Er ist nach wie vor das preisgünstigste Angebot im Programm, und er genießt zu Recht den Ruf eines strapazierfähigen Langzeitautos. Wie der kleinere, jüngere und teurere Konkurrent Polo bietet er vier Personen samt Gepäck ausreichend Platz. Der 34 PS-Motor brilliert mehr durch Ausdauer als durch Fahrleistungen und Treibstoffökonomie. Das klassische Käferfahrwerk mit der Pendelachse hinten zeichnet Stabilität stärker aus als mustergültiges Fahrverhalten.

Motor

Das, abgesehen von Details, seit fast fünfzehn Jahren unveränderte Standard-Triebwerk mit 1192 ccm und 34 PS bei nur 3800 U/min ist zweifellos die angemessenere der beiden jetzt zur Auswahl stehenden Kraftquellen, auch wenn die damit möglichen Fahrleistungen bescheiden bleiben (Spitze 121 km/h, 0—100 km/h in 25,8 Sekunden). Käufern mit größerem Leistungsbedürfnis wird neuerdings nurmehr der 50 PS-Motor mit 1584 ccm offeriert, der den Sparkäfer keineswegs zur Rakete entarten läßt. Die voraussichtlichen Fahrleistungen (Spitze 135 km/h, 0—100 km/h in 19 Sekunden) werden sich von denen eines Polo nicht nennenswert unterscheiden.

VW Käfer

1200 34 PS	6 950 DM
1200 L/34 PS	7 345 DM
1200 S/50 PS	ca. 7 400 DM
1200 LS/50 PS	ca. 7 800 DM
1200 S Autom./50 PS	ca. 8 100 DM
1200 LS Autom./50 PS	ca. 8 500 DM

Karosserie und Ausstattung

Der Käfer fand zurück zu seiner alten Karosserie. Die Ausführung mit langem Vorderwagen (1303) wird nur noch fürs Cabrio gebaut. Die Auswahlmöglichkeiten bei den geschlossenen Modellen beschränken sich also auf Ausstattungsvarianten. Neben der ganz schlichten Sparversion wird es weiterhin einen L-Typ entsprechend dem bisherigen 1300 L geben.

Die Grundausstattung aller Sparkäfer ist fürs neue Modelljahr durch eine 12 Volt-Anlage aufgewertet. Zukäufe, die für eine klare Distanz zum Basispreis sorgen, sind kaum zu vermeiden. Um das M-Paket für 141 Mark mit Benzinuhr, Beifahrer-Sonnenblende, abblendbarem Innenspiegel, Beifahrer-Haltegriff und heizbarer Heckscheibe kommt der Käufer schwerlich herum.

VW Cabrio

Der offene Käfer zählt bei einem Basis-Preis von etwas mehr als 12 000 Mark zu den teuersten Volkswagen, andererseits ist er das billigste Repräsentationsauto der Welt. Das VW Cabrio kleidet seinen Eigner fein und vornehm wie kein anderes Auto unter 20 000 Mark. Es ist zudem einer der letzten offenen Viersitzer und als Käfer vom Stamme 1303 ein Wagen mit unproblematischem Fahrverhalten. Spektakuläre Kraftentfaltung freilich darf man von dem schweren und nur 50 PS starken Klappverdeckauto nicht erwarten. Der Eintonner läuft so rasch und temperamentvoll wie ein Polo (Spitze 130 km/h, 0—100 km/h in 20,5 Sekunden).

VW Cabrio

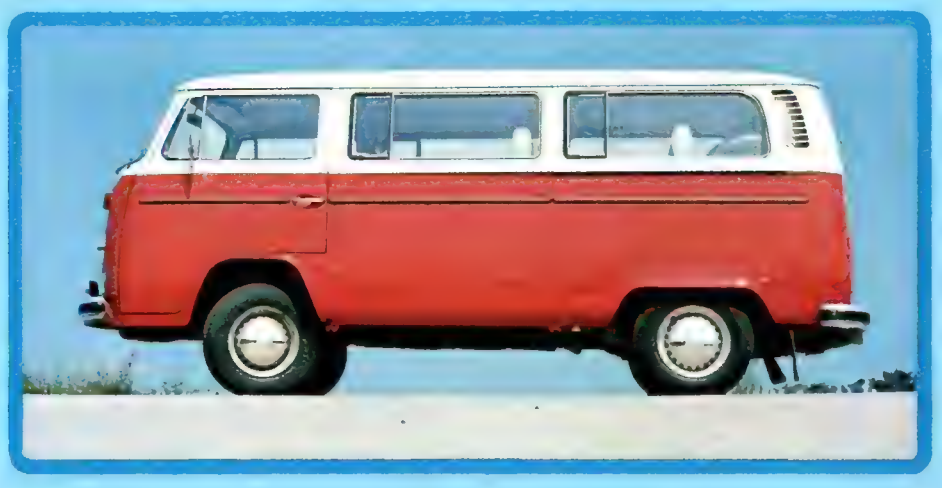
1303 Cabrio 50 PS	12 130 DM
1303 Cabr. Autom. 50 PS	12 855 DM

VW 181

Der Nachkomme des Wehrmachts-Kübelwagens ist neben dem Cabrio die zweite offene Offerte im VW-Programm. Der zweiradgetriebene Geländewagen zählt nicht eben zu den Allesüberwindern. Sein Rollenfach: Ein Strapazierauto für sehr schlechte Straßen und Wege. Dies freilich beherrscht er mit großer Ausdauer, ein 181 ist gut für zehn schwere Dienstjahre. Solche Tugend hat dann aber auch ihren Preis. Der 181 kostet 12 340 Mark und einschließlich einer Differentialsperre (636 Mark) schon fast 13 000 Mark. Für

Alle Fahrzeug-Preise entsprechen den Preisempfehlungen vom 1. 9. 75

Der Golf, Bestseller unter den deutschen Autos, leistet 50 PS und erreicht Bestwerte mit dem neuen größeren 75 PS-Motor.



Der VW Bus bleibt unerreicht in seiner Eigenschaft als größter deutscher Personenwagen. Er ist mit 50 oder 70 PS zu haben.

Der Scirocco ist die sportliche Version des Golf. Er erzielt beachtliche Fahrleistungen mit Motoren zu 50, 75 und 85 PS.

dies Geld erhält der Kunde ein luftiges, doch keineswegs temperamentvolles Fahrvergnügen. Die 1,6 Liter-

VW 181	
181 48 PS	12 340 DM

Maschine mit 48 PS hält das relativ schwere (900 kg) und aerodynamisch ungünstige Fahrzeug auf einem leichten Käfertrab (Spitze 115 km/h, 0—100 km/h in 26 Sekunden).

VW Bus

Trotz seiner Verkleidung als Nutzfahrzeug ist der VW Bus tatsächlich ein Großraum-Personenwagen, was er durch Handlichkeit, sicheres Fahrverhalten, guten Fahrkomfort und 8—9 Sitzplätze jedem Interessierten bestätigt. Für den Bus stehen ein 1,6 Liter-Motor mit 50 PS und ein 2 Liter-Motor mit 70 PS zur Verfügung. Diese stärkere Maschine, neu im Programm, ist für den privaten Gebrauch unbedingt empfehlenswert, wenn viele Reisen auf dem Programm stehen, oder der Bus als Campingwagen benutzt wird. Ausgesprochen billig freilich ist der Schritt zum privaten Busunternehmer nicht. Schon ohne L-Ausstattung kostet ein 2 Liter-Bus mehr als 15 000 Mark,

VW Bus (Achtsitzer)	
50 PS	14 440 DM
70 PS	ca. 15 335 DM
L/50 PS	15 645 DM
L/70 PS	ca. 16 540 DM
Automatic/70 PS	ca. 16 870 DM
L Automatic/70 PS	ca. 17 765 DM

und die umfangreiche Mehrausstattungsliste sorgt dafür, daß es dabei kaum bleibt.

In der 70 PS-Version ist man 130 km/h schnell (0 auf 100 km/h in 26,0 Sekunden, mit 50 PS an der Achse erreicht der Bus eine Spitze von 110 km/h (0 auf 80 km/h in 26 Sekunden).

Golf

Der Golf, Bestseller im VW-Programm und Bestseller in Deutschland, rechnet es zu seinen Stärken, klein zu sein, ohne daß ihm Kleinwagenattribute anhaften. Er bietet im Verhältnis zu seiner Größe viel Platz, doch keinesfalls räumlichen Überfluß. Fünf Leute dürfen in den Golf hinein, vier Erwachsene sitzen zumindest befriedigend, und jeder von ihnen bringt auch noch einen angemessenen Koffer im Gepäckfach unter. Echte Reisewagenqualitäten freilich, zu denen die Fahrleistungen den Golf durchaus ermächtigen, entwickelt der Golf nur mit zwei Personen an Bord. Als Familien-Urlaubsauto eignet er sich, namentlich wenn Camping auf dem Programm steht, eigentlich nur, wenn Dachgepäckträger oder Anhänger (der Gold darf — und kann — bis zu 1000 Kilo ziehen) eingesetzt werden.

Motor

Der Golf kann in zwei Leistungsstufen bezogen werden. Schon die Basis-Maschine mit 1093 ccm und 50 PS (Normalbenzin) sorgt für lebhaftes Fortkommen. 140 km/h Spitze und eine Beschleunigung auf 100 km/h in 16,5 Sek. machen kein Auto zum

VW Golf	
50 PS	8 795 DM
L/50 PS	9 585 DM
S/75 PS	ca. 9 535 DM
LS/75 PS	ca. 10 325 DM
S Automatic/75 PS	ca. 10 320 DM
LS Automatic/75 PS	ca. 11 110 DM

Lückenbüßer. Das nächst höhere Angebot mit 75 PS aus einem 1,6 Liter-Motor, der noch kultivierter läuft als sein 100 ccm kleinerer Vorgänger, bleibt dennoch erwägenswert. Selbst wer auf die besseren Fahrleistungen (Spitze 160 km/h, 0—100 km/h in 12,5 Sek.) nicht so erpicht ist, kann von dem Kraftkauf profitieren: Der große Motor ist leiser, elastischer und haltbarer. Der Mehrverbrauch an Normalkraftstoff beträgt bei gleicher Geschwindigkeit schlimmstenfalls 0,5 Liter/100 km.

Karosserie

Der Golf wird, was im Straßenbild kaum auffällt, nicht nur mit zwei, sondern auch mit vier Türen geliefert. Die bessere Zugänglichkeit kostet 465 Mark mehr. Daß sie nur in Sonderfällen zum Bedarf der Golfkäufer gehört, verwundert kaum. Sie erwerben das Auto nicht, um Großfamilien zu befördern.

Ausstattung

Die Golf-Mehrausstattungliste verkleinerte sich in diesem Jahr um vier wesentliche Positionen: Stahlgürtelreifen, Scheibenbremsen, heizbare Heckscheibe und elektrische Scheibenwaschanlage sind neuerdings serienmäßig. Zukäufe lassen sich dennoch kaum vermeiden. Die GUTE FAHRT empfiehlt den Golf mit Verbundglasscheibe (172 Mark), Automatikgurten (62 Mark), Kopfstützen (69—103 Mark), Heckscheibenwischer (176 Mark), Bremskraftverstärker (117 Mark) und Halogen-Hauptscheinwerfern (117 Mark — im Golf S serienmäßig) zu bestellen.

Die meisten Käufer verschönern ihren Golf durch Hinzunahme der L-Ausstattung, die für 790 Mark ein sehr umfangreiches Make up und einzelne praktische Zutaten bietet. Das zweckmäßige Klappsystem für die Hintersitze, in der L-Ausstattung enthalten, gibt es für die N-Ausführung als Zutat (68 Mark). Verzichten hingegen muß der Käufer beim einfachen Golf auf die Gasdruckheber für die Heckklappe. Sie werden hier durch mechanische Haltevorrichtungen ersetzt, die ihren Zweck grundsätzlich auch erfüllen. Ferner fehlt beim Spartyp das Kühlwasserthermometer, dessen Aufgabe eine Kontrolleuchte zwar nicht perfekt, aber doch ausreichend erfüllt. Wer rechnen muß, investiert sein Geld besser in Sicherheitszutaten als im L-Paket.

Scirocco

Der Karmann-Ghia-Nachfolger Scirocco ist von der Konzeption her weniger ein Sportwagen im Stil des 914, sondern ein sportliches Coupé mit praktischer Veranlagung. Er dokumentiert das durch ein für zwei Erwachsene und zwei Kinder ausreichendes Platzangebot sowie durch einen Kofferraum von annehmbarer Größe, der durch eine Heckklappe sehr gut zugänglich und durch umlegbare Sitze in seiner Kapazität variabel ist. Der technisch mit dem Golf eng verwandte Scirocco bietet für rund 2700 Mark mehr das schickere Äußere, eine insgesamt etwas bessere Ausstattung und bei gleicher Motorleistung eine um ca. 5 km/h höhere Spitze.

Motor

Für den Scirocco stehen zur Zeit drei Leistungsstufen zur Wahl. Die

VW Scirocco	
50 PS	11 490 DM
L/50 PS	12 225 DM
S/75 PS	ca. 11 910 DM
LS/75 PS	ca. 12 645 DM
TS/75 PS	ca. 13 085 DM
TS/85 PS	13 355 DM
S Automatic/75 PS	ca. 12 835 DM
LS Automatic/75 PS	ca. 13 670 DM
TS Automatic/75 PS	ca. 14 010 DM
TS Automatic/85 PS	14 280 DM

kleinste Maschine mit 1093 ccm und 50 PS (Normalbenzin) sorgt für 144 km/h Spitze und eine Beschleunigung

Der Passat als moderner Wagen der Mittelklasse zählt zu den Stars des Programms. Er bekommt Motoren zu 55, 75 und 85 PS.

Der Passat Variant trägt stattliche 10 Zentner Zuladung. Zweckmäßigste Motorenversion für den Wagen ist die 75 PS-Maschine.

Der Audi 50 ist das kleinste Modell der anspruchsvollen Marke Audi. Hier stehen Motoren zu 50 und zu 60 PS zur Verfügung.

auf 100 km/h in 16 Sek. Diese Werte sind insgesamt befriedigend, doch der sportlichen Verpackung kaum angemessen. Der neue 1,6 Liter-Motor mit 75 PS ist zweifellos die passendere Kraftquelle, weil sie dem Scirocco mit knapp 170 km/h Spitze und wenig mehr als 11 Sekunden von 0—100 km/h zu angemessenen Fahrleistungen verhilft. Das mit LS- oder TS-Ausstattung gekoppelte 85 PS-Aggregat fördert das Temperament um eine weitere Stufe, Spitze mehr als 175 km/h, Beschleunigung von 0—100 km/h in weniger als 11 Sek., und erfüllt so die Wünsche derer, die den Scirocco als betont sportliches Fahrinstrument benutzen wollen. Der 85 PS-Scirocco kommt jetzt auch mit Normalbenzin aus.

Karosserie und Ausstattung

Beim Scirocco gibt es keine Karosserie-Varianten. Die optische Differenzierung der einzelnen Modelle erfolgt ausschließlich über Ausstattungsdetails. Die Grundausrüstung ist erfreulich komplett. Sie enthält sogar Automatikgurte und neuerdings die heizbare Heckscheibe. Als Zusatzbestellung sind empfehlenswert: Verbundglasscheibe (172 Mark), Kopfstützen (69 Mark — nur beim Normalmodell erforderlich), Wischer und Wascher für die Heckscheibe (176 Mark), Halogen-Hauptscheinwerfer (117 Mark — TS serienmäßig) und Drehzahlmesser (123 Mark — TS serienmäßig).

Zur Verschönerung des Scirocco gibt es eine L-Ausstattung für 435 und ein TS-Paket für weitere 440 Mark. Viele Scirocco-Fahrer gönnen sich diese Zutaten, aber die GUTE FAHRT vertritt die Ansicht: Sportwagen dürfen ruhig etwas spartanisch sein.

Passat

Die Passat-Modelle zählen vom Format her zur echten Mittelklasse, und sie erfüllen großzügig, was räumlich in dieser Kategorie gefordert wird. Im Passat genießen vier erwachsene Personen ein fast herrschaftliches Platzangebot — gestattet sind natürlich fünf Passagiere. Und sie sind mithin auch auf längeren Reisen in diesem Auto angenehm aufgehoben. Die gleiche Reisewagenqualifikation erfüllt auch der Kofferraum, der mit 502 Litern Inhalt nicht nur umfangreiches Gepäck, sondern auch eine reichhaltige Campingausrüstung mühelos schluckt. Wer viel Platz benötigt, ist gut beraten, statt eines Golf den Passat zu wählen. Gemessen am Raumangebot ist die tatsächliche Preisdifferenz von 1400 Mark nicht zu hoch.

Motor

Für den Passat werden drei Triebwerke angeboten. Die kleinste und schwächste Maschine hat 1297 ccm und 55 PS, sie konsumiert Normalbenzin und bringt einen nicht zu

VW Passat

55 PS	10 190 DM
L/55 PS	10 985 DM
S/75 PS	10 615 DM
LS/75 PS	11 410 DM
LS/85 PS	11 685 DM
TS/75 PS	11 915 DM
TS/85 PS	12 190 DM
Variant 55 PS	10 970 DM
Variant L/55 PS	11 765 DM
Variant S/75 PS	11 395 DM
Variant LS/75 PS	12 190 DM
Variant LS/85 PS	12 465 DM
S Automatic/75 PS	11 435 DM
LS Automatic/75 PS	12 230 DM
LS Automatic/85 PS	12 505 DM
Variant S Autom./75 PS	12 215 DM
Variant LS Autom./75 PS	13 010 DM
Variant LS Autom./85 PS	13 285 DM

schwer beladenen Passat noch rüstig voran (Spitze 145 km/h, 0—100 km/h 16,5 Sek.). Wer die beträchtliche Passagier- und Gepäckkapazität dieses Autos häufig ausnutzt, findet in der nächst stärkeren Maschine mit neuerdings 1588 ccm und 75 PS die harmonischere Motorisierung (Spitze 160 km/h, 0—100 km/h 13,5 Sec.), auch hier genügt Normalbenzin. Das nur in Verbindung mit teureren Ausstattungsvarianten lieferbare TS-Triebwerk 1588 ccm, 85 PS (Normalbenzin) ist geeignet, etwas höhere Kraftgelüste zu erfüllen (Spitze 170 km/h, 0—100 km/h 12 Sek.). Obschon es so sparsam ist, daß sein Betrieb kaum teurer gerät als bei der 75 PS-Maschine, ist seine Wahl natürlich keine Tat der nüchtern rechnenden Vernunft.

Karosserie und Ausstattung

Die Passat-Limousinen sind mit zwei und vier Türen (475 Mark Aufpreis) lieferbar. Die Wahl bleibt eine Sache von Geld und Bedarf, doch spricht neben praktische Erwägungen für den Viertürer auch die Eigenart, daß er eine Nummer repräsentativer wirkt. Etwas weniger als vier Türen kostet die Ausstattung des Passat mit einer großen Heckklappe und umlegbaren Rücksitzen (368 Mark). Eine Vergrößerung des eigentlichen Kofferraums läßt sich mit dieser Ausgabe nicht erzielen, doch steht im Bedarfsfall natürlich ein Zweisitzer mit enormer Stückgutkapazität zur Verfügung. Wirtschaftlich sinnvoll ist der Kauf der Klappe nur, wenn der Passat aus Kostengründen zwei Türen haben soll. Ansonsten ist ein Passat Variant, der in guter VW-Tradition keinen Lieferwagen-Charakter hat, der gescheitere Kauf, weil er vier Türen plus Klappe und mehr Stauraum bietet.

Die Zahl der von der GUTEN FAHRT als notwendig erachteten Zukäufe hat sich beim Passat verkleinert. Alle Modelle haben neuerdings Stahlgürtelreifen, Bremskraftverstärker, heizbare Heckscheibe und elektrische Scheibenwaschanlage. Aus Gründen der Sicherheit empfehlenswert sind ferner: Verbundglasscheibe (172 Mark), Automatikgurte (62 Mark), Kopfstützen vorn (69 bis 103 Mark), H 4-Scheinwerfer (112 Mark) und beim Variant Wischer und Wascher für die Heckscheibe (176 Mark). Zusätzliche Annehmlichkeiten bieten Ausstellfenster vorn (65 Mark), weil sie die nicht eben orkanartige Lüftung des Wagens tatkräftig unterstützen.

Das feinere Passatfahren im L-Modell, wie es die meisten Käufer schätzen, kostet 795 Mark mehr. Geboten werden dafür zahlreiche Verschönerungen und Annehmlichkeiten. Im praktischen Fahrbetrieb freilich bringen einige andere Bestandteile der Mehrausstattungsliste den größeren Nutzen: Übrigens: Wer sich statt des L-Paketes einen Variant gönnt, spart sogar noch 15 Mark.

Audi 50

Der kleinste Audi ist mit dem Polo bauartgleich. Er bietet also ebensoviel Platz und unterscheidet sich nur durch größere und stärkere Motoren und umfangreichere Ausstattung.

Motor

Das Triebwerk des Audi 50 entspricht in Konstruktion und Hubraum (1093 ccm) der kleinen Golf-Maschine. Beim Audi 50 LS ist auch die Leistung gleich (50 PS Normalbenzin). Der Motor des Audi 50 GL ist höher verdichtet, braucht Super (keine Probleme für 1976) und leistet 60 PS. Die Fahrleistungen sind in beiden Fällen sehr zufriedenstellend: 50 LS Spitze 145 km/h, 0—100 km/h in 15 Sekunden; 50 GL Spitze 155 km/h, 0—100 km/h in 13 Sekunden. Normalen Ansprüchen genügt also die zahme Version vollauf. Der stärkere GL hingegen erfüllt die Wünsche nach einer kompakten Sportlimousine. Auch wer öfter mal eine längere Autobahnreise auf dem Programm hat, dem verhelfen die 10 Extrapferde zum Fahrtempo der besseren Mittelklasse. Mehrkosten verursacht der Kraftzuschlag hauptsächlich bei der Versicherung. Ansonsten ist der Supermotor extrem sparsam.

Das S-Coupe der Marke Audi ist um Exklusivität bemüht. Der Wagen mit dem großen Kofferraum wird mit 112 PS ausgerüstet.

Der Audi 80 ist das Erfolgsmodell der Marke Audi. Der Wagen mit dem Stufenheck bekommt Motoren von 55 bis 110 PS Leistung.

Der Audi 100 versteht sich in der Rolle des großen Reisewagens. Für ihn stehen Treibsätze zu 85, 100 und 112 PS bereit.

Karosserie und Ausstattung

Der Audi 50 verzichtet wie der VW Polo auf zusätzliche Karosserie-Varianten. Es gibt den Kompaktwagen nur als Zweitürer · mit Heckklappe. Von der Ausstattung her zeigen sich die kleinen Audis um eine Rolle als Mini-Luxusautos bemüht. Beide sind schon von Haus aus wesentlich üppiger ausstaffiert als der preiswertere VW Polo. Stahl-Gürtelreifen, heizbare Heckscheibe, Rückfahrleuchten und abschließbarer Tankdeckel sind serienmäßig vorhanden. Als Zukäufe empfehlenswert: Verbundglasscheibe (172 Mark), Automatikgurte (62 Mark) und Kopfstützen (103 Mark). Halogen-Hauptscheinwerfer (117 Mark) und eine Wisch-Wasch-Anlage für die Heckscheibe (176 Mark) sind nur zusammen mit einer stärkeren Lichtmaschine (37 Mark) und einer größeren Batterie (25 Mark) erhältlich. Darüberhinaus gibt es für den Audi 50 noch einige empfehlenswerte, beim Polo nicht eingeplante Extras: Bremskraftverstärker (117 Mark), Bremskraftregler (117 Mark) beim GL serienmäßig, Drehzahlmesser (123 Mark) und eine Scheinwerfer-Waschanlage (199 Mark).

Audi 50	
LS/50 PS	8 995 DM
GL/60 PS	9 340 DM

Audi 80	
55 PS	10 340 DM
L/55 PS	11 170 DM
S/75 PS	10 765 DM
LS/75 PS	11 595 DM
GL/85 PS	11 995 DM
S Automatic/75 PS	11 585 DM
LS Automatic/75 PS	12 415 DM
GL Automatic/85 PS	12 815 DM
GTE/110 PS	ca. 14 000 DM

Audi 80

Audis Mittelding lieferte die Basis zum Passat. Alle wesentlichen Abweichungen von der VW-Version liegen im Hinterwagen, äußerlicher Unterschied ist das Stufenheck mit geringfügig kleinerem Kofferraum. Weniger auffällig die unterschiedlichen Federungssysteme der Hinterachse, beim Audi 80 Federbeine, beim Passat Federn und Stoßdämpfer einzeln montiert. In der Praxis macht das wenig aus. Bei Vergleichsfahrten schneidet der Audi um wenige Zehntelsekunden günstiger ab.

Motor

Das Motorenprogramm des Audi 80 entspricht weitgehend dem des VW Passat (1297 ccm/55 PS, 1588 ccm/75 u. 85 PS). Außerdem ist eine weitere, beim Passat nicht übliche Leistungsstufe erhältlich, nämlich im Audi 80 GTE mit 1588 ccm und 110 PS. Für die Wahl von Kraft und Stärke gilt weitgehend das gleiche wie bei den Passat-Motoren. Die Version GTE soll als sportliches Reisefahrzeug verstanden werden.

Karosserie

Der Audi 80 kann mit zwei und vier Türen — Aufpreis wie beim Passat 475 Mark — erworben werden. Eine Heckklappenversion fehlt logischerweise und ein Variant ebenso. Dieser wird nur in Amerika, wo der Audi 80 Fox heißt, unter der Bezeichnung Fox-Wagon angeboten.

Ausstattung

Der serienmäßige und zusätzliche Ausstattungsumfang des Audi 80 entspricht in allen Details und auch in den Mehrausstattungspreisen dem VW Passat. Als Besonderheiten bietet Audi folgendes an: Drehzahlmesser (123/166 Mark), Vinyldach (293 Mark), Rallye-Ausstattung für den Audi 80 GTE mit Schalensitzen, Zusatzinstrumenten, innenbelüfteten Bremsscheiben vorn und Bilsteindämpfern.

Audi 100

Die großen Audi-Modelle zählen auf Grund ihres Formats, ihres Platzangebots und wohl auch auf Grund des gediegenen Baustils zur gehobenen Mittelklasse. Vier erwachsene Personen genießen in den Fünfsitzern die räumlichen Annehmlichkeiten der automobilen Oberschicht. Sie brauchen sich bezüglich ihres Gepäcks keine Beschränkung aufzuerlegen: Der Kofferraum des Audi 100 ist beträchtlich (650 Liter). Das ausgeprägte Talent zu angenehmer Beförderung prägt den Charakter des Audi 100 stärker als die auf korrektes Verhalten ausgelegte Fahrwerkskonstruktion und die zum Teil recht temperamentvollen Motoren: Der Audi 100 ist ein Reisewagen, keine sportliche Limousine.

Motor

Als Grundausstattung erhält der Audi 100 seit einiger Zeit den in diversen Modellen des Konzerns heimischen 1,6 Liter-Motor, der hier, mit Normalbenzin gespeist, 85 PS entwickelt. Dieses Triebwerk verhilft dem 1050 kg schweren Wagen zu ausreichendem Temperament (Spitze 160 km/h, 0—100 km/h in 13,5 Sekunden). Souverän und mühelos freilich verwirklicht die kleine Maschine solche Fahrleistungen nicht. Wer das betont angenehme Fahren im Audi 100 durch Leistungskomfort bereichern will, ist mit einem der stärkeren Triebwerke besser bedient. Der nächst größere Motor hat 1760 ccm, 100 PS und folgende Fahrleistungen: Spitze 170 km/h, 0—100 km/h in 11,9 Sekunden (Superbenzin). Das stärkste Audi-Triebwerk (Audi 100 GL) hat 1871 ccm und 112 PS (Spitze 179 km/h, 0—100 km/h 10,8 Sekunden — Superkraftstoff).

Audi 100	
L/85 PS	13 495 DM
LS/85 PS	14 195 DM
LS/100 PS	14 375 DM
GL/112 PS	15 525 DM
LS Automatic/100 PS	15 865 DM
GL Automatic/112 PS	17 015 DM

Karosserie und Ausstattung

Der Käufer kann zwischen zwei und vier Türen wählen — die Preisdifferenz: 485 Mark.

Als Vertreter der Preisklasse zwischen 14 000 und 16 000 Mark besitzen die großen Audis natürlich schon serienmäßig eine ziemlich großzügige Ausstattung. Für Dinge wie Gürtelreifen oder Bremskraftverstärker braucht der Kunde ebenso wenig extra in die Tasche zu greifen wie für Automatikgurte oder eine heizbare Heckscheibe. Verbundglas (190 Mark), Kopfstützen (vorn 116, hinten 145 Mark), H 4-Scheinwerfer (117 Mark) und die bei den stärkeren Typen empfehlenswerten HR-Reifen (150 Mark) werden gesondert berechnet. Zweckmäßig, aber sehr kostspielig, ist die Anschaffung einer Servolenkung (922 Mark), die es nur für die Wagen mit 100 und 112 PS gibt.

Coupé S

Das Audi Coupé bemüht sich bei geringer Verbreitung erfolgreich um eine gewisse Exklusivität. Ausgeprägte Sportlichkeit ist ihm trotz einer an italienische Vorbilder erinnernden Linienführung nicht eigen. Der keineswegs arg beschnittene Platz im Innenraum reicht durchaus zur Beförderung von vier Personen, die sich auch über die Kofferraumkapazität (500 Liter) nicht zu beklagen brauchen.

Motor

Angeboten wird nur die stärkste Ausführung (1871 ccm, 112 PS — Super-

Der Porsche Turbo zählt zu den Traumwagen der Welt. Das Heck-Triebwerk mit der Aufladung entwickelt satte 260 PS.

Der VW Porsche 914 präsentiert sich betont eigenwillig. Das markante Auto wird mit 85 oder, besser, mit 100 PS versehen.

Der große Ro 80 mit Wankelmotor ist eines der kultiviertesten Autos der Erde. Die Maschine leistet, vorerst noch, 115 PS.

benzin). Sie verhilft dem Coupé zu etwas besseren Fahrleistungen als beim Audi 100 GL (Spitze 183 km/h, 0–100 km/h in 10,2 Sekunden).

Karosserie und Ausstattung

Die in geringer Stückzahl produzierte Sonderausführung kennt natürlich keine Karosserievarianten. Die Ausstattung des Wagens entspricht weitgehend der des 100 GL. Einziger wesentlicher Unterschied: Das Coupé hat breitere Reifen (185-70 HR 14 statt 165 SR 14).

Coupé S	
Coupé/112 PS	18 285 DM
Coupé Automatic/112 PS	19 775 DM

Ro 80

Der letzte Überlebende aus dem NSU-Programm beherrscht trotz eines Alters von sieben Baujahren noch sehr gut die Rolle des Repräsentationswagens mit progressiver Note. Ebenso komfortabel wie fahrsicher, bemerkenswert leise und für vier Personen sehr geräumig, zählt der Ro 80 zu den besten Reisewagen.

Motor

Die 115 PS-Wankelmaschine bietet in dem 1260 Kilo schweren Ro 80 nur befriedigende und seit der Abgasentgiftung sogar etwas enttäuschende Fahrleistungen. Viele Ro 80-Fahrer warten sehnsüchtig auf einen stärkeren Motor, der zwar schon im Versuch rotiert, der jedoch für die Serie noch nicht freigegeben wird.

Ro 80	
Ro 80 115 PS	21 520 DM

Karosserie und Ausstattung

Der Ro 80 wird ausschließlich als viertürige Limousine gebaut. Seine Ausstattung ist dem hohen Preis angemessen komplett. Die Mehrausstattungsliste enthält neben Radio und Schiebedach hauptsächlich Luxusartikel wie Leichtmetallräder oder Wärmeschutzglas.

Porsche

Die echten Porsche-Modelle müssen heute ausnahmslos zu den Hochleistungs-Sportwagen gerechnet werden, denn das Kraftangebot beginnt neuerdings erst bei 165 PS. Die im Laufe der elfjährigen Produktionszeit verfeinerte Modellreihe offeriert mustergültige Sportlichkeit, die auch an alltäglichen Fahrproblemen nicht scheitert und mit maßvollem Kraftstoffverbrauch verbunden ist. Der 911 ist Sportinstrument und Gebrauchsauto in einer Person, wie man es in gleicher Konsequenz bei kaum einer anderen Marke wiederfindet. Natürlich setzt der Gebrauch eines Porsche eher bescheidene Ansprüche an die Transportkapazität voraus. Denn geboten sind nur zwei üppige und zwei dürftige Sitzplätze sowie ein bescheidenes Gepäckfutteral.

Motor

Der kleinste und schwächste Porschemotor hat immerhin 2687 ccm und 165 PS und erreicht mit Normalbenzin beachtliche Fahrleistungen (Spitze 210 km/h, 0–100 km/h 7,8 Sek.). Der nächst kräftigere Sechszylinder kommt zusammen mit dem Schriftzug Carrera ins Heck. Bei ihm bemühen sich 2992 ccm um 200 PS, die selbst bei Verabreichung von Normalbenzin anfallen. (Fahrleistungen: Spitze 230 km/h, 0–100 km/h 6,3 Sek.). Das größte Leistungspotential bietet natürlich weiterhin der Porsche Turbo, dessen Triebwerk unverändert blieb (2992 ccm und 260 PS). Als einziger Superverbraucher dieser Baureihe setzt er den teureren Kraftstoff in gewaltige Fahrleistungen um. Und imponierender noch als die Höchstgeschwindigkeit von 249,8 km/h ist die Beschleunigung (0–100 km/h 5,6 Sek.), mit der er so ziemlich die ganze Traumwagenelite distanziert.

Porsche	
911 Coupé/165 PS	ca. 32 350 DM
911 Targa/165 PS	ca. 34 510 DM
911 Coupé Sportomatic/ 165 PS	ca. 33 350 DM
911 Targa Sportomatic/ 165 PS	ca. 35 510 DM
Carrera Coupé/200 PS	ca. 44 230 DM
Carrera Targa/200 PS	ca. 46 390 DM
Turbo/260 PS	ca. 65 800 DM

Karosserie und Ausstattung

Die beiden zahmeren Modelle sind als Coupé und Targa lieferbar. Den Turbo gibt es nicht mit mobilem Dach, wohl aber serienmäßig mit Kotflügelverbreiterungen und aerodynamischen Hilfsmitteln (großer Frontspoiler und Anpreßfläche am Heck). Diese spektakuläre Turbo-Karosserie wird auch den Käufern eines Carrera-Coupés gegen einen Aufpreis (Werkstattarbeit) von rund 2000 Mark zugänglich. Landläufige Mehrausstattungen, darunter auch Halogenlicht und Heckscheibenwischer werden bei den Porsches natürlich nicht extra berechnet. Wer etwas mehr ausgeben kann, dem bietet Porsche Gelegenheit, sein Geld in noch üppigeren Reifendimensionen, sportlicheren Fahrwerksabstimmungen, einem Sperrdifferential oder vielleicht auch einer Klimaanlage zu investieren.

VW Porsche

Porsches Beitrag zur Mittelmotor-Bauweise im Straßen-Auto führte zu einem reinen Zweisitzer, der sich durch eigenwillige Form und praktische Vorzüge von seinesgleichen unterscheidet. Der 914 hat für Sportzweisitzer dieser Größe konkurrenzlos viel Kofferraum. Und er bietet offenes Autofahren in seiner sichersten, problemlosesten und angenehmsten Form.

Motor

Zwei Hubraum- und Leistungsstufen stehen zur Verfügung: 1795 ccm und 85 PS sowie 1971 ccm und 100 PS. Sowohl der kleinere Vergasermotor als auch das größere Einspritz-Triebwerk brauchen Superkraftstoff. Dem Charakter des Sportwagens angemessener ist natürlich die kräftigere Ausführung, die nicht nur mehr leistet, sondern auch elastischer und kultivierter ist. Die möglichen Fahrleistungen sprechen nicht minder klar für eine Mehrausgabe (85 PS – Spitze 178 km/h, 0–100 km/h 12 Sek.; 100 PS – Spitze 190 km/h, 0–100 km/h 10,5 Sek.).

Karosserie und Ausstattung

Die Karosserie ist bei allen 914 identisch. Die in Europa verkauften Exemplare besitzen sogar die für Amerika entwickelten Stoßstangen aus verformbarem Integralschaum. Wünschen nach verbesserter Ausstattung kommen zwei gebündelte Angebote entgegen: Das Sportpaket (1076 Mark) mit Querstabilisatoren, Leichtmetallrädern 5½ J x 15 und Frontspoiler. Das Komfort-Paket (870 Mark) mit Sportlenkrad, Konsole mit Zusatzinstrumenten, Lederschalthebelmanschette, Doppeltonhörnern, Halogen-Hauptscheinwerfern, Automatikgurten.

VW Porsche 914	
914/1,8/85 PS	17 115 DM
914/2,0/100 PS	18 335 DM

Betriebskosten-Vergleich

Volkswagen Audi Porsche

Auto fahren ist nicht billig. Doch so teuer ist es auch wieder nicht, wie manche von Automobil-Clubs verbreiteten Betriebskosten-Tabellen vorrechnen. Die GUTE FAHRT hat für alle neuen (und die wichtigsten älteren) Volkswagen-, Audi- und Porsche-Modelle die aktuellen Betriebskosten ermittelt. In der Tabelle sind alle wesentlichen Kostenfaktoren berücksichtigt. Zinsverlust und Abschreibung sowie Wertverlust wurden nicht berücksichtigt, da der Privatmann sein Auto ohnehin steuerlich nicht absetzen kann.

Bei Ermittlung der Betriebskosten wurde eine jährliche Fahrleistung von 15 000 km zugrundegelegt, da der bundesdeutsche Durchschnitts-Autofahrer kaum mehr Kilometer im Jahr zurücklegt. Die Kosten sind in Pfennig pro Kilometer und, praktischer, in Mark pro Monat aufgeschlüsselt. Das unumgängliche Nötige zum Betrieb eines Autos enthalten die „Mindest"-Betriebskosten. Mit ihnen kann auskommen, wer sich um den laufenden Unterhalt selbst kümmert. In den „erweiterten" Betriebskosten sind eventuell anfallende Reparaturen sowie die Kosten für Pflege und Wartung berücksichtigt.

Fahrzeugmodell, Motorleistung und Richtpreis		Polo 40 PS 7 995,–	1200 34 PS 6 950,–	1200 50 PS ca. 7 400,–	Cabrio 50 PS 12 130,–	Golf 50 PS 8 795,–
Steuer		129,60	172,80	230,40	230,40	158,40
Versicherung		548,–	535,–	705,–	724,–	721,–
Benzin		996,–	1 120,–	1 369,–	1 369,–	1 120,–
Öl und Schmierdienst		70,–	75,–	75,–	75,–	70,–
Reifen		125,–	100,–	130,–	130,–	150,–
Mindest-Betriebskosten	Mark pro Monat	156,–	167,–	209,–	211,–	185,–
	Pfennig pro km	12,5	13,4	16,7	16,9	14,8
Pflege und Wartung		120,–	140,–	140,–	140,–	120,–
Reparaturen		677,–	582,–	740,–	740,–	734,–
Erweiterte Betriebskosten	Mark pro Monat	222,–	227,–	282,–	284,–	256,–
	Pfennig pro km	17,8	18,2	22,6	22,7	20,5

Versicherung

Der angegebene Betrag setzt sich zusammen aus der Haftpflicht (100 %-Prämie für die Großstadt G 2 und für eine Million) und aus Teilkasko. Mit Schadenfreiheitsrabatt, auf dem Land oder als Beamter fährt man preiswerter.

Benzin

Für alle Modelle wurden Erfahrungswerte der GUTEN FAHRT zugrundegelegt. Überlandstrecken und sanfter Gasfuß mindern die Benzinkosten, Kurzstrecken-Stadtfahrten und Dauer-Vollgas erhöhen sie. VW Polo und Audi 50 LS wurden mit 8 l/100 km eingestuft; Käfer, Golf und Scirocco (50 PS) mit 9 l/100 km. 10 l/100 km wurden für den Käfer 1300 (40 PS), Passat und Audi 80 veranschlagt. 11 l/100 km verbraucht ein Käfer 1303 S, ein Passat S oder Audi 80 S, ein Golf S Automatic oder ein VW 1600. Beim Audi 100 LS, VW K 70 und beim Passat S Automatic wurden 12 l/100 km zugrundegelegt. Am höchsten liegt im Verbrauch der Porsche Turbo, für ihn veranschlagten wir 19 l/100 km. Für die Errechnung der Benzinkosten wurden 83 Pfennig/Liter für Normal-Kraftstoff und 89 Pfennig/Liter für Super-Kraftstoff angenommen.

Schmierdienst

Die durchschnittlichen Kosten für die empfohlenen Ölwechsel wurden auf 15 000 km umgerechnet. Bei allen neueren VW- und Audi-Typen sind dies nur zwei Ölwechsel im Jahr.

Reifen

Die Lebensdauer (nur Stahlgürtelreifen) wurde zwischen 20 000 km (Porsche, VW Porsche) und 55 000 km (VW 1200) angenommen. Bei einem Golf rechnete die GUTE FAHRT mit einer Reifen-Lebensdauer von 40 000, bei einem Audi 80 GL, einem Passat TS oder einem Scirocco TS mit 30 000 km.

Reparaturen

Hier wurde alles addiert, was durchschnittlich während 100 000 km an Reparaturen anfällt. Die Rechnung umfaßt Auspuffanlagen (mehrere), Bremsen, Kupplungen- Tausch- oder Teilemotor, Stoßdämpfer, Vorderachsgelenke, Antriebswellen und dergleichen mehr. Sämtliche Reparaturkosten, die während einer Fahrstrecke von 100 000 km anfallen, wurden auf ein Jahr (15 000 km) umgerechnet. Freilich muß mit diesen Reparaturkosten nur der Autofahrer rechnen, der sein Auto einige Jahre fährt, denn in den ersten Jahren ist das Auto weniger reparaturanfällig, und durch die neue Einjahres-Garantie fallen im ersten Jahr überhaupt keine Reparaturkosten an.

Wartung

Hier sind die Kosten für Diagnose und Wartung enthalten, ebenso für kleine Dinge, die hier mit erledigt werden, und für die alle zwei Jahre anfallende TÜV-Prüfung. *Stefan Woltereck*

Golf S 75 PS **9 535,–**	**Golf S Automatic** 75 PS **10 320,–**	**Scirocco** 50 PS **11 490,–**	**Scirocco LS** 75 PS **12 645,–**	**Scirocco TS** 85 PS **13 355,–**	**Scirocco LS Automatic** 75 PS **13 465,–**	**Passat** 55 PS **10 190,–**
230,40	230,40	158,40	230,40	230,40	230,40	187,20
866,–	866,–	737,–	882,–	952,–	882,–	730,–
1 245,–	1 369,–	1 120,–	1 245,–	1 307,–	1 369,–	1 245,–
70,–	70,–	70,–	70,–	70,–	70,–	70,–
180,–	180,–	150,–	180,–	200,–	180,–	150,–
216,–	**226,–**	**186,–**	**217,–**	**230,–**	**228,–**	**199,–**
17,3	**18,1**	**14,9**	**17,4**	**18,4**	**18,2**	**15,9**
120,–	120,–	120,–	120,–	120,–	120,–	120,–
784,–	754,–	734,–	784,–	814,–	754,–	755,–
291,–	**299,–**	**257,–**	**293,–**	**308,–**	**300,–**	**271,–**
23,3	**23,9**	**20,6**	**23,4**	**24,6**	**24,0**	**21,7**

Fahrzeugmodell, Motorleistung und Richtpreis		Passat S 75 PS 10 615,–	Passat TS 85 PS 12 190,–	Passat S Autom. 75 PS 11 435,–	Passat Variant 55 PS 10 970,–	Passat Variant S 75 PS 11 395,–
Steuer		230,40	230,40	230,40	187,20	230,40
Versicherung		875,–	952,–	875,–	730,–	875,–
Benzin		1 369,–	1 401,–	1 494,–	1 245,–	1 369,–
Öl und Schmierdienst		70,–	70,–	70,–	70,–	70,–
Reifen		180,–	220,–	180,–	150,–	180,–
Mindest-Betriebskosten	Mark pro Monat	227,–	239,–	237,–	199,–	227,–
	Pfennig pro km	18,2	19,2	19,0	15,9	18,2
Pflege und Wartung		120,–	120,–	120,–	120,–	120,–
Reparaturen		810,–	855,–	783,–	755,–	810,–
Erweiterte Betriebskosten	Mark pro Monat	305,–	321,–	313,–	271,–	305,–
	Pfennig pro km	24,4	25,7	25,0	21,7	24,4

Fahrzeugmodell, Motorleistung und Richtpreis		Porsche Carrera 200 PS 44 230,–	Porsche Turbo 260 PS 65 800,–	Audi 50 LS 50 PS 8 995,–	Audi 50 GL 60 PS 9 340,–	Audi 80 55 PS 10 340,–
Steuer		432,–	432,–	158,40	158,40	187,20
Versicherung		1 615,–	1 615,–	710,–	810,–	730,–
Benzin		1 992,–	2 365,–	996,–	1 068,–	1 245,–
Öl und Schmierdienst		60,–	75,–	70,–	70,–	70,–
Reifen		1 050,–	1 050,–	130,–	150,–	150,–
Mindest-Betriebskosten	Mark pro Monat	429,–	461,–	172,–	188,–	199,–
	Pfennig pro km	34,3	36,9	13,8	15,0	15,9
Pflege und Wartung		300,–	500,–	120,–	120,–	120,–
Reparaturen		2 110,–	3 080,–	693,–	708,–	746,–
Erweiterte Betriebskosten	Mark pro Monat	629,–	760,–	240,–	257,–	271,–
	Pfennig pro km	50,4	60,8	19,2	20,6	21,7

VW 181 48 PS 11 640,–	VW Bus 50 PS 14 440,–	VW Bus 70 PS ca. 15 000,–	VW LT 28 75 PS 16 133,–	VW Porsche 914 85 PS 17 115,–	VW Porsche 914 100 PS 18 335,–	Porsche 911 165 PS 32 350,–
230,40	230,40	230,40	288,–	259,20	288,–	388,80
743,–	730,–	1 075,–	1 088,–	1 114,–	1 200,–	1 615,–
1 494,–	1 743,–	1 867,–	1 992,–	1 468,–	1 535,–	1 618,–
75,–	75,–	100,–	100,–	180,–	180,–	60,–
240,–	240,–	280,–	300,–	360,–	450,–	900,–
232,–	**252,–**	**296,–**	**314,–**	**282,–**	**304,–**	**382,–**
18,5	**20,1**	**23,7**	**25,1**	**22,5**	**24,4**	**30,5**
140,–	160,–	160,–	160,–	260,–	260,–	300,–
775,–	995,–	1 250,–	1 300,–	1 194,–	1 305,–	1 820,–
308,–	**348,–**	**414,–**	**436,–**	**403,–**	**435,–**	**559,–**
24,6	**27,8**	**33,0**	**34,9**	**32,2**	**34.8**	**44,7**

Audi 80 S 75 PS 10 765,–	Audi 80 GL 85 PS 11 995,–	Audi 80 GT 100 PS 12 995,–	Audi 80 GTE 110 PS ca. 14 000,–	Audi 80 S Automatic 75 PS 11 585,–	Audi 100 L 85 PS 13 495,–	Audi 100 LS 100 PS 14 375,–
230,40	230,40	230,40	230,40	230,40	230,40	259,20
875,–	952,–	1 056,–	1 056,–	875,–	959,–	1 045,–
1 369,–	1 401,–	1 602,–	1 735,–	1 494,–	1 494,–	1 602,–
70,–	70,–	90,–	90,–	70,–	70,–	80,–
180,–	220,–	260,–	380,–	180,–	240,–	280,–
227,–	**239,–**	**270,–**	**290,–**	**237,–**	**249,–**	**272,–**
18,2	**19,2**	**21,6**	**23,3**	**19,0**	**20,0**	**21,8**
120,–	120,–	120,–	120,–	120,–	160,–	180,–
799,–	843,–	892,–	1 028,–	768,–	938,–	989,–
304,–	**320,–**	**354,–**	**387,–**	**311,–**	**340,–**	**370,–**
24,3	**25,6**	**28,3**	**30,1**	**24,9**	**27,3**	**29,6**

Fahrzeugmodell, Motorleistung und Richtpreis		Audi 100 GL 112 PS 15 525,–	Audi 100 LS Autom. 100 PS 15 865,–	Audi 100 Coupé 112 PS 18 265,–	NSU Ro 80 115 PS 21 520,–
Steuer		273,60	259,20	273,60	198,–
Versicherung		1 049,–	1 045,–	1 074,–	1 074,–
Benzin		1 602,–	1 735,–	1 602,–	1 743,–
Öl und Schmierdienst		100,–	80,–	100,–	100,–
Reifen		320,–	240,–	420,–	280,–
Mindest-Betriebskosten	Mark pro Monat	279,–	280,–	289,–	283,–
	Pfennig pro km	22,3	22,4	23,1	22,6
Pflege und Wartung		180,–	180,–	180,–	200,–
Reparaturen		1 036,–	945,–	1 036,–	1 212,–
Erweiterte Betriebskosten	Mark pro Monat	380,–	374,–	390,–	401,–
	Pfennig pro km	30,4	29,9	31,2	32,0

Diese Modelle werden nicht mehr produziert

Fahrzeugmodell, Motorleistung und Richtpreis		1303 S 50 PS 9 060,–	1600 54 PS 8 625,–	412 S 85 PS 11 680,–	K 70 S 100 PS 12 480,–
Steuer		230,40	230,40	259,20	259,20
Versicherung		710,–	721,–	952,–	1 049,–
Benzin		1 369,–	1 369,–	1 735,–	1 602,–
Öl und Schmierdienst		75,–	75,–	100,–	120,–
Reifen		130,–	130,–	150,–	240,–
Mindest-Betriebskosten	Mark pro Monat	210,–	210,–	266,–	273,–
	Pfennig pro km	16,8	16,8	21,3	21,8
Pflege und Wartung		140,–	140,–	160,–	180,–
Reparaturen		740,–	768,–	892,–	984,–
Erweiterte Betriebskosten	Mark pro Monat	289,–	286,–	354,–	370,–
	Pfennig pro km	22,6	22,9	28,3	29,6

Zubehör

Handleuchte

Für die Bundeswehr wurde diese Leuchtstofflampe entwikkelt. Sie ist mit einem Stecker für den Zigarrenanzünder versehen, kann also direkt von

der Autobatterie aus betrieben werden. Die Stromaufnahme beträgt 8 W. Für die hervorragende Qualität wird ein recht saftiger Preis verlangt.

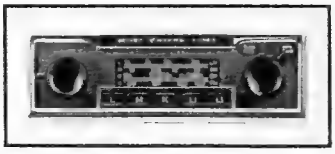
Hersteller/Vertrieb: Rheintechnik Weiland & Kaspar KG, 5413 Bendorf, Postfach 70

Preis: ca. 196 DM

Unsere Meinung: Als Pannenleuchte zu teuer

Europa-Kurier

Ein normales Autoradio mit fünf Stationsdrucktasten, zwei für UKW. Neu beim Europa Kurier ist der eingebaute Verkehrsfunkdecoder zur besseren Auswertung der Verkehrsdurchsagen. Ein optisches Signal zeigt an, wenn ein Verkehrsfunk-Sender eingestellt ist. Wer seine Ruhe haben möchte, kann den Ton völlig herunterdrehen, kommt dann eine Verkehrsdurchsage, dann schaltet das Gerät den Ton automatisch lauter, nach Ende der Durchsage wieder zurück.



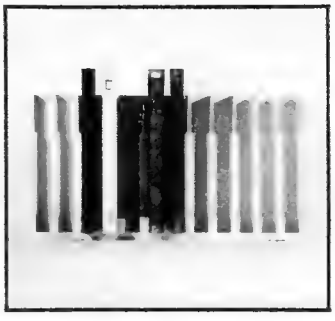
Hersteller/Vertrieb: Becker-Autoradiowerk GmbH, 7516 Karlsbad 2, Postfach 1160/Fachhandel

Preis: ca. 277 DM

Unsere Meinung: Zwei Geräte in einem, für Vielfahrer

Cassetten-Magazin

Eine einfache Vorrichtung zur Unterbringung von 12 Musik-



Cassetten. Die Montage mit Blechschrauben oder Klebeband ist im Auto oder zu Hause einfach. Einziger Nachteil des Caset 12: die Kunststoffbox ist offen, die Cassetten können verstauben, was der Klangqualität und dem Tonkopf des Recorders sicher nicht gut bekommt.

Hersteller/Vertrieb: OVG Rolf Hueber, 8 München 80, Virgilstraße 9/Fachhandel

Preis: ca. 11 DM

Unsere Meinung: Geschlossen wäre besser

Schmutzabweiser

Kamei bietet den aus festem Kunststoff gefertigten Schmutzabweiser für die Golf-Vorderräder schon seit geraumer Zeit an. Neuerdings sind auch entsprechende Modelle für die Hinterräder lieferbar, sie können in der Wagenfarbe nachgespritzt werden. Ebenfalls

neu sind die Schmutzabweiser vorne und hinten beim Polo aus demselben Material.

Hersteller/Vertrieb: Kamei, 318 Wolfsburg, Postfach 120/VW/Audi-Organisation

Preis: ca. 20 DM

Unsere Meinung: Sauber bleiben

Auspuffkonservierer

Möglichst schon beim Neuwagen sollte der Sonax-Auspuffkonservierer aufgetragen werden. Nach den Feststellungen des Herstellers wird die Korrosionsschutzwirkung vor allem dann erreicht, wenn kurz nach dem Aufsprühen der Wagen so bewegt wird, daß der Auspuff eine höchstmögliche Temperatur erreicht. Der Konservierer verträgt Temperaturen bis etwa 600° C. Zusätzliche Einsatzmöglichkeit ist das Lackieren von Felgen.

Hersteller/Vertrieb: Sonax Hoffmann-Chemie, 8858 Neuburg, Münchener Straße/Fachhandel

Preis: ca. 8,30 DM

Unsere Meinung: Preiswert

Bei VW gibt's serienmäßig mehr.

Der Passat, der Scirocco, der Golf und jetzt auch der Polo werden ab Werk nun noch reicher ausgestattet. So hat der Polo jetzt serienmäßig Stahlgürtelreifen, Scheibenbremsen, eine heizbare Heckscheibe, einen zweistufigen Scheibenwischer mit Endablage, eine neue Tür- und Seitenverkleidung, eine Benzinuhr und eine stärkere Batterie.

Was für den Polo gilt, gilt auch für die anderen VWs der neuen Generation: Alle haben sie serienmäßig die neue Jahres-Garantie ohne km-Grenze. Machen Sie doch einfach mal eine, zwei, drei, vier Probefahrten.

Ihre VW-Audi Partner.

Wandern in den Dolomiten

Höhenluft

Von Freud und auch Leid des alpinen Spaziergängers, von den Schönheiten der Dolomiten, von ihren Höhenwegen, Schutzhütten und Blumen handelt dieser Bericht. Er soll aber auch zeigen: Es lohnt sich, mal im Urlaub den Fuß vom Gaspedal zu lupfen und in den Wanderschuh zu steigen.

Am Schritt sollst du sie erkennen. Bergwanderer bewegen sich auf eigene Art, nicht leichtfüßig fürbaß durch die Täler, durch die Auen. Fels hier oben, schmaler Steg, Höhenluft: Die Füße sind heiße, taube Klumpen in den schweren Stiefeln, der Schweiß hat das Hemd klitschnaß durchtränkt, schwerfüßig, mechanisch folgt Schritt auf Schritt.

Aber die Gedanken sind frei in der Höhe. Das Auge triumphiert über die geschundenen Füße.

Mittagsrast oberhalb der Zallinger Hütte, Platt- und Langkofel im Rücken. Die Mahlzeit – Salami, Käse, Tomaten und das runde Spezialbrot des Grödnertals, trocken und leicht wie Zwieback, handlich wie eine Diskusscheibe – aus dem Rucksack gekramt und gevespert ... Unten im Hohlweg pilgern Wanderer bergan, gemessenen Schritts wie bei einer Prozession. Vom Wind trockengepustet, sehe ich sie schwitzen, tief atmen: gleich ist's geschafft! Ein Ziel mit dem Einsatz aller Körperkräfte erreichen, das ist ein Erlebnis, nach dem süchtig wird, wer es so kennenlernt wie der Bergwanderer.

Ich könnte jetzt wie geplant Richtung Seiser Alm zurückmarschieren, aber die Berge haben mich gepackt. Durchs Fernglas rückt die Zackenbastion der Roßzähne nah heran. Dahin mußt du! In der Mahlknecht-Hütte könnte ich übernachten; Waschzeug und Ersatzwäsche sind im Rucksack.

Weiter also auf Friedrich Augusts Spuren. Der Sachsenkönig war ein treuer Freund der Dolomiten, hier verbrachte er kraxelnd seine Freizeit. Dafür gab man dem hübschen Höhenweg südlich der Langkofelgruppe seinen Namen. Das erste Stück des königlich-sächsischen Pfades vom Sellajoch bis zur Plattkofelhütte in 2300 Meter Höhe hat nur den Nachteil, überlaufen zu sein. Zwei Dutzend „Grüß Gott!" auf sechs Kilometer. Auf dem zweiten Streckenabschnitt, in 2200 Meter Höhe unter dem Kamm der Schneid entlang, bleiben die glücklichen, sanften Kühe auf dem Weg stehen, so selten kommt einer vorbei.

Am späten Nachmittag ist die Molignon- oder Mahlknecht-Hütte erreicht. Sie haben ein Einzelzimmer (Ende Juni) frei.

„Wenn Sie sich die Schuhe ausgezogen haben, können Sie aufs Zimmer", sagte die mürrische Wirtin. Doch das ist keine Laune, sondern ehernes Gebot, das für jede Alpenhütte gilt.

Im übrigen liegt die Molignonhütte nicht abseits genug, um sich den zünftigen alten Hüttenzauber bewahrt zu haben mit Matratzenlager, Eiswasser aus dem Trog und Gaslicht. Das kleine Zimmer ist mit einer schlichten Bettstatt, mit Stuhl, Tischchen und vorhangverdecktem Schrank möbliert. Die Hausgäste, die länger in der Hütte wohnen, gehen in Filzpantoffeln und berichten kundig und mit verstecktem Stolz von Ausflügen zu Plattkofel, Schlern und Rosengarten.

Nach dem Abendessen mit Brathähnchen, Kartoffelchips und Salat, üben die Poltergeister in den Felskammern von Antermoja und Molignon im Süden: In Minutenschnelle türmt sich über den hellen Felstürmen eine Wolkenwand und übergießt sie mit Tintenschwärze. Dann Krachen und Widerhall, schöner als im Theater. Ein Riese läßt seine Muskeln spielen.

Die ersten Schritte am Morgen sind die schwersten. Tagesetappen von 20 bis 30 Kilometer machen uns klar, daß wir die Beine nur noch nebenher zum Laufen benutzen. Morgens am Start meint man, nur aus schmerzenden Muskeln und lädierten Füßen zu bestehen. Das Pflaster in der Wanderapotheke geht zur Neige; Blasen an Zehenballen und offene Stellen an den Fersen, trotz teurer Stiefel und Wollstrümpfe mit Plüschsohlen. Mir wird klar, daß ich am Anfang zu stramm losmarschiert bin und ein Ruhetag nottäte.

Nach einer halben Stunde

Die Felsbastion der Roßzähne (2653 Meter). Ein steiler Pfad überquert die spitzen Grate

ist das Gröbste überstanden, die Füße sind warmgelaufen und füllen die Stiefel gut aus, zudem steigt der Weg zur Tierser Alplhütte auf 2 438 Meter.

Schritt vor Schritt. Schweiß überflutet den Rücken, die Sonne hat schon alle Kraft. Verlockend stehen die Grate der Roßzähne, eher einem Wolfsgebiß ähnlich, gegen den blauen Himmel. In den Felskaren zur Linken blenden Schneelaken. An den Nordhängen wedeln ihre Zipfel bis in die Region des Frühlings; da sind die Matten gesprenkelt vom Blau des Enzian, dem zarten Gelb der Schwefel-Anemone, den rosa Knospen des Kahlen Steinrösleins.

Oben auf den Roßzähnen, wo sich der Pfad durch einen schmalen Grateinschnitt zwängt, weißt du, wofür du geschwitzt hast, so gut wie beim Stürmen jedes anderen Gipfels. Das Hochgefühl, oben zu stehen, ist erst an zweiter Stelle eine Sache der Höhenmeter. Den Berg bezwingen heißt doch wohl auch, sich selbst bezwingen.

Wandern von Hütte zu Hütte

Bergwandern und Bergsteigen ist natürlich zweierlei. Bergwandern können Kinder so gut wie rüstige Greise. Die Dolomiten sind landschaftlich eines der schönsten Alpengebiete; auch ohne Gletscherbegehung und Kletterpartien auf den „Viae Ferratae", den gesicherten Steiganlagen, erschließt sich dem Wanderer auf den markierten Höhenwegen um 2000 Meter der ganze Zauber dieser Landschaft.

Ein beliebter Ausgangspunkt für Wanderungen ist das Grödnertal mit St. Ulrich, St. Christina und Wolkenstein. Berühmte Ziele liegen in Reichweite eintägiger Touren: Sellastock, Langkofelgruppe, Geißlerspitzen, Schlern, Rosengarten und die Seiser Alm, mit 60 Quadratkilometern Europas größter Blumenteppich.

Wer im Bergwandern Neuling ist, wird hier zum Enthusiasten. Und auch hier finden sich genug Pfade, die nicht so belaufen sind wie der Friedrich-August-, der Adolf-Munkel- oder der Santner Weg. Andere beliebte und vielbesuchte Dolomitengegenden sind auch die Marmolatagruppe und der Hauptzug der Palagruppe bei den Berghäusern von Rosetta und Pradidali.

Kaum einem anderen Menschen begegnet für Stunden, wer sich zu mehrtägiger Wanderung von Hütte zu Hütte rüstet oder sich Wege aussucht, die nur einen Tagesmarsch von markanten Bergstationen und Talorten entfernt liegen.

Das Wandern von Hütte zu Hütte ist zweifellos die urtümlichste Art des Bergurlaubs und zugleich ein wirksames Mittel gegen Zivilisationsmüdigkeit, Streß und andere neuzeitliche Gebrechen.

Was Bergwanderer wissen müssen

Wann wandert man?

Altgediente Dolomitenwanderer bezeichnen die Zeit von Ende Juni bis Mitte Juli als die schönste. Dann nämlich überzieht der Frühling die Matten mit prächtigen Blumen, besonders reizvoll ist der Kontrast zwischen voll entwickelter Vegetation im Tal und erstem Knospen und Sprießen in den Höhen.

Manche Wege und Pfade an hochgelegenen Nordhängen können allerdings auch noch im Juni unter Schnee liegen; man erkundige sich dann am besten bei den örtlichen Fremdenverkehrsvereinen, wie hoch man hinaufgehen kann und welche Routen bereits begehbar sind.

Im August, besonders vom 1. bis 20., kommen vor allem die Italiener in die Berge. Man sollte dann nicht ohne vorbestelltes Quartier reisen. Für Bergwanderungen ist besonders der Herbst zu empfehlen. Mit länger andauerndem schönem Wetter bei klarer Luft und weniger Betrieb kann man ab Steptember rechnen.

Gut gerüstet wandern

Mit Halbschuhen wird keiner im Gebirge glücklich. Der hohe, leichte Bergwanderstiefel hat Profilsohle, Knöchelpolsterung und besteht aus festem, wasserdichtem Leder. Die dicken, wollenen Knietrümpfe sollen lieber eine Nummer kleiner als größer sein und den Stiefel gut ausfüllen. Mehrere Paare zum häufigen Wechseln können die Gefahr des Wundlaufens mindern. Die eigene Erfahrung legt den Schluß nahe, daß man mit neuen Stiefeln erst einmal kleinere Strecken zum Eingehen absolvieren sollte.

Besser ist es wohl auch, sich im Fachgeschäft und nicht im Kaufhaus ein Paar Bergstiefel anpassen zu lassen.

Am bequemsten geht sich's mit der Bundhose. Gegen Kälte und Regen schützt der Anorak mit angenähter Kapuze und ein klein zusammenlegbarer Regenumhang, der auch den Rucksack abdecken sollte.

Am angenehmsten sind Baumwollunterwäsche und -Hemden. Der Rucksack sollte nicht zu groß oder zu klein sein und Außentaschen haben. Sein Gewicht sollte vollgepackt 15 Kilo nicht übersteigen.

Es ist nie verkehrt, eine Tagesration mitzunehmen: Dauerbrot, Wurst, Käse, getrocknetes Obst, Schokolade und reichlich zu Trinken (Fruchtsaft, Tee o. ä.). In den Hütten bekommt man warmes Essen.

Gefahren der Berge

Der Tourist, der sich mit Sandalen, luftigem Hemd und Shorts auf Wanderung ins Hochgebirge begibt, und sei's nur für einen kurzen Ausflug, geistert nicht als Witzfigur, sondern zuweilen als Opfer seines Leichtsinns durch die Zeitungen. So ein Exemplar begegnete mir — noch höchst lebendig — in 2400 Meter Höhe zwischen Plattkofel und Sellastock.

Natürlich sind aber auch mit einer guten Ausrüstung nicht alle Gefahren gebannt, denen man in den Bergen begegnen kann. Vor allem das Wetter kann Schwierigkeiten machen. Zum Teil sind es jedoch vorhersehbare, denen man sich durch den rechtzeitigen Abstieg in tiefere Regionen weitgehend entziehen kann.

Die Beobachtung von Wind, Wolken und Temperatur gibt wertvolle Anhaltspunkte, wie sich der Wanderer verhalten, ob er weitermarschieren oder die Tour besser abbrechen soll.

Wie wird das Wetter?

In den Dolomiten gilt die Regel: Bei Wolkenzug gegen Süden kann für die nächsten Tage mit gutem Wetter gerechnet werden. Bei Wolkenzug gegen Norden ist eine Verschlechterung zu erwarten. Veränderlich und

Haute Route Dolomiti Nr. 1 und Nr. 2

Höhenwege der Dolomiten

Sie sind die Glanzstücke der Wanderrouten zwischen Pustertal und venezianischer Tiefebene, die Traumstraßen aller Dolomitenwanderer. Beide Routen durchqueren, fast parallel nebeneinander laufend, das Herz der Dolomiten. Die Route Nr. 1 beginnt am Prager Wildsee und endet in Belluno, die Route Nr. 2 in Brixen mit Ziel Feltre.

Für die Begehung muß man 12 Tage rechnen; Etappenziele sind jeweils Schutzhütten. Das Verkehrsamt der Provinz Belluno hat Streckenbeschreibungen herausgegeben. Anschrift: Landesfremdenverkehrsamt (Ente Provinciale per il Turismo), Via Psaro 21, 32100 Belluno, Italien.

auf längere Sicht schlecht wird das Wetter bei Wolkenzug von Westen her.

Sommerliche Gewitter sind dagegen schwerer vorauszusehen. Windstille, extreme Schwüle sind aber Anzeichen, daß ein Gewitter aufzieht. Kurze Zeit vor einem Gewitter wachsen die Haufenwolken zu mächtigen Wolkenwänden, zu sogenannten „Gewittertürmen" oder „Gewitterbäumen".

Bei Blitzschlaggefahr sind Gipfel, scharfe Grate, freistehende Bäume und Steiganlagen besonders kritische Punkte. Aber auch Wandnischen und wenig tiefe Höhlen bieten keinen sicheren Schutz gegen Blitzschlag. Relativ sichere Zonen sind freie, unauffällige Geländestellen.

Karten und Bücher

Sehr gute Spezialliteratur hilft vor allem beim Vorbereiten von Touren. Aus den Wanderführern kann man wertvolle Hinweise auch auf Gegenden entnehmen, die nicht so bekannt sind.

Dennoch sind auch die beste Karte und der beste Führer nicht immer imstande, Auskünfte von Einheimischen zu ersetzen, und selbst die sorgfältige Überwachung der markierten Wanderwege ist keine Garantie dafür, daß man sich nicht doch zuweilen fragt, wie der Weg nun weitergeht: böswillige Zeitgenossen, die Witterung und andere Naturereignisse können zuweilen angebrachte Markierungen getilgt haben.

Als verläßlich können die Kompaß-Wanderkarten, Maßstab 1:50 000 empfohlen werden, die man in jeder Buchhandlung in den Dolomitenorten bekommt. Auch die BV-Tourenblätter, Bergverlag Rudolf Rother, sind nützliche Begleiter.

An Bergbüchern können wir das Standardwerk „Dolomiten-Wanderbuch" von Hermann Delago empfehlen, das allerdings etwas unübersichtlich aufgemacht ist.

Praxisgerechter ist der Denzel-Kombiführer „Dolomiten auto + wanderschuh", der Wanderungen ohne Felskletterei behandelt und vor allem den Autofahrer anspricht. Das Landesfremdenverkehrsamt für Südtirol in Bozen gibt eine Reihe von Schriften zum Thema Wandern heraus, darunter „Schutzhütten in Südtirol" und „Wandern in Südtirol". Auch die örtlichen Fremdenverkehrsämter haben teils sehr nützliche Wanderführer erarbeitet.

Alpenvereine

Südtiroler Alpenverein, Hauptsitz 39100 Bozen, Sernesiplatz 34; Club Alpino Italiano (CAI), Bozen, Obstplatz 45; Landesfremdenverkehrsamt Südtirol, Bozen, Waltherplatz 22.

Axel Patitz

Schwindelfrei muß sein, wer den Bocchetta-Weg in der Brenta-Gruppe wandert

Reise

Baum-Kuriosität

Einen kurzen Aufenthalt des Autofahrers, der auf der B 224 zwischen Dorsten und Borken im Münsterland vorbeikommt, verdient dieser mächtige Baumveteran. Es handelt sich um

die wohl einzige Femeiche Deutschlands; Experten schätzen ihr Alter auf 1000 bis 1500 Jahre.

Unter der Eiche wurden im Mittelalter Femgerichte abgehalten. Sie unterstanden direkt der Reichsgewalt, nicht von der Territorialherrschaft abhängigen Gerichten. Im Lauf der Jahrhunderte geriet das Femurteil in Verruf, weil es oft zur Befriedigung persönlicher Rache mißbraucht wurde.

Ehe-Urlaub

Eine Umfrage unter 1810 urlaubsinteressierten Ehepaaren in diesem Sommer ergab: von einem getrennten Urlaub wollen nur jeder vierte Mann und jede fünfte Frau etwas wissen. 65 Prozent der Männer und 70 Prozent der Frauen sprachen sich gegen einen gelegentlich getrennten Urlaub aus.

Pflanzenkunde

Rosenzüchter, Tulpenfreunde und andere Hobby-Gärtner haben bei einem Seminar der Deutschen Gartenbau-Gesellschaft die Möglichkeit, sich vom 14. bis 20. September in Erlangen ihrem Steckenpferd zu widmen.

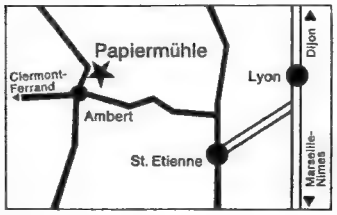
Neben Vorträgen werden Ausflüge in die Fränkische Schweiz und Besuche von Spezialgärtnereien arrangiert. Auskünfte: Gartenamt der Stadt, 352 Erlangen, Postfach, Telefon 0 91 31 / 861.

Abstand wahren

Autofahrer, die in der DDR reisen, beachten oft nicht, daß dort nicht der Fünf-Meter-Abstand beim Parken vor Kreuzungen und Kurven gilt. Vorgeschrieben sind in der DDR 15 Meter Abstand. Doch Unwissenheit schützt vor Strafe nicht. Vor allem in den Großstädten schnappt die „Haltefalle" fleißig zu: Zettel an der Windschutzscheibe, Gang zum Polizeirevier, Geldbuße.

Es klappert die Mühle . . .

Papiermühlen, in denen nach altem Rezept das Papier aus der Bütte geschöpft wird, sind heute fast ganz verschwunden. Wer sich für dieses altehrwürdige Handwerk interessiert, findet in der Auvergne in Frankreich noch so eine alte Mühle. 1730 erbaut, ist sie eine der letzten von dreihundert Papiermühlen, die einst in der Umgebung von Ambert betrieben wurden.



Die Mühle, der ein Papiermuseum angeschlossen ist, steht 5 Kilometer östlich von Ambert in dem kleinen Tal Val de Laga. Als Spezialität der Mühle kann man hier Papierbogen kaufen, in denen Blütenblätter und Farne „eingearbeitet" sind.

Wie vor 250 Jahren: Papier aus der Bütte

Billig-Urlaub in den romantischen Wäldern des Hunsrück

Deftiges Fest, deftige Preise

Das Münchner Oktoberfest, in diesem Jahr vom 20. September bis 5. Oktober, erwartet zahlkräftige Gäste: Wer am 21. September den Festzug von einem Platz auf den Sitztribünen aus betrachten möchte, wird für dieses Vergnügen mit 21 bis 23 Mark zur Kasse gebeten. Na und, wird mancher sagen, das zahl' ich in der Oper auch!

Herbstangebot

Noch billig und geruhsam kann man im Herrsteiner Land im Hunsrück Urlaub machen. Vollpension im Gasthof um 22 Mark, Übernachtung mit Frühstück um 12 Mark, aber auch Reiterferien bei einem Wochen-Pensionspreis von 240/ 275 Mark, einschließlich zwei Reitstunden täglich beweisen: auch in Deutschland wird die Urlaubskasse geschont.

Auskünfte: Kreisverkehrsamt Birkenfeld, 6580 Idar-Oberstein, Postfach 1548.

Schiffahrts-Fest

Am 5. September dieses Jahres wird in Bremerhaven das Deutsche Schiffahrtsmuseum eröffnet. Zu der festlichen Eröffnung mit Schiffsparade auf der Weser, mit musikalischen und sportlichen Darbietungen am darauffolgenden Wochenende, wird auch Bundespräsident Walter Scheel nach Bremerhaven kommen.

Das neue Museum, eine Einheit von Freilichtmuseum, Schaustellung und Forschungsinstitut, gibt auf einer Ausstellungsfläche von 5 300 qm einen eindrucksvollen Einblick in die Entwicklung der Schiffahrt von den seefahrenden Kaufleuten des 7. und 8. Jahrhunderts über die Walfänger bis zum modernen Konzern.

Prunkstück der Ausstellung ist die in Bremen entdeckte Hansekogge von 1380, die zu den bedeutendsten mittelalterlichen Schiffsfunden gezählt wird.

Veranstaltungen im Herbst 75

Vom 13. bis 19. September driften im Nordseeheilbad St. Peter-Ording die besten **Strandsegler** um weltmeisterliche Ehren. Die **Weltmeisterschaft** ist verbunden mit der 13. Europameisterschaft der Sand- und Landsegler.

Die **Burgenländische Weinwoche** (28. August bis 7. September) versammelt in der Orangerie des Schlosses Esterhazy zu Eisenstadt Weinliebhaber aus aller Welt. Dabei werden über 1000 Weine des Burgenlandes zur Verkostung angeboten. Auf Ihre Gesundheit!

Musik und Wein — dieses Zusammenspiel kann in erlesener Form genießen, wer die bis zum 28. September andauernden **Konzerte in Kloster Eberbach** im Rheingau besucht. Auskunft: Städtisches Verkehrsamt, 6228 Eltville.

mit großem Feuerwerk am Samstag, dem 6. September.

Rund 100 Oldtimer werden am 20. und 21. September zum **Internationalen Automobil-Veteranen-Treffen** in Bad Mergentheim erwartet. Neben einer Rundfahrt und einem Oldtimer-Corso steht eine Ausstellung auf dem Marktplatz der ehemaligen Residenzstadt auf dem Programm.

Herbstbesuch in Wien: Vom 5. 9. bis 5. 10. ist im nahen Wiener Neustadt die **Ausstellung „Ferdinand Porsche zum 100. Geburtstag** des berühmten Konstrukteurs" zu sehen. In Wiener Neustadt war Porsche übrigens 1906 Entwicklungsleiter der Daimler-Werke. — Vom 3. 9. bis Mitte Oktober zeigt das Museum des 20. Jahrhunderts in Wien eine **„Weltausstellung der Photographie".**

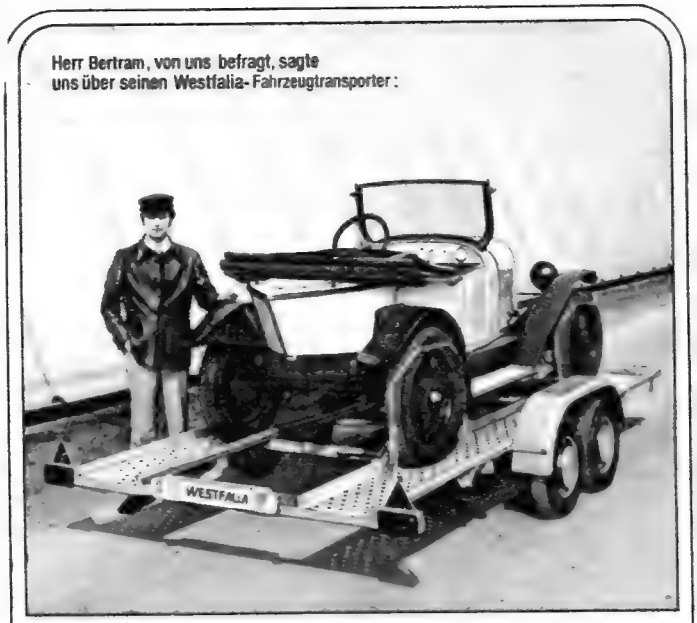
Blumen und Musik — auf der **Bundesgartenschau** in Mannheim. Vom 11. bis 14. 9. 75 wird die Septemberschau und vom 26. bis 29. 9. die Floristenschau veranstaltet. Ein musikalisches Zwischenspiel bereitet den Besuchern am 15. 9. das New York Philharmonic Orchestra unter der Leitung von Pierre Boulez.

Camper, Caravaner und solche, die es werden wollen, finden auf dem 14. **Internationalen Caravan-Salon** in Essen vom 27. 9. bis 3. 10. das gesamte Angebot der Branche versammelt.

In bunter Beleuchtung erstrahlt die Romantik in **Heidelberg** anläßlich der **Schloßbeleuchtung**

Hengstparaden in Celle und Warendorf sind ein prächtiges Schauspiel für alle Pferdefreunde. Die Termine: Celle 24. 9., 28. 9., 1. 10. und 5. 10. (Karten durch das Nieders. Landgestüt, Celle, Spörckenstraße 10, Telefon 0 51 41 / 2 70 61 - 62); Warendorf 28. 9. und 5. 10. (Karten durch das Nordrh.-Westfälische Gestüt, Warendorf, Tel. 0 25 29 / 35 05).

Zur **„Intervitis '75"**, der Internationalen Ausstellung für Weinbau und Kellerwirtschaft vom 4. bis 10. September auf dem Stuttgarter Killesberg, wurde als zusätzliche Attraktion ein Weinlehrpfad mit einer 3 km langen Bergroute und einem 2 km langen Rundweg eingerichtet.

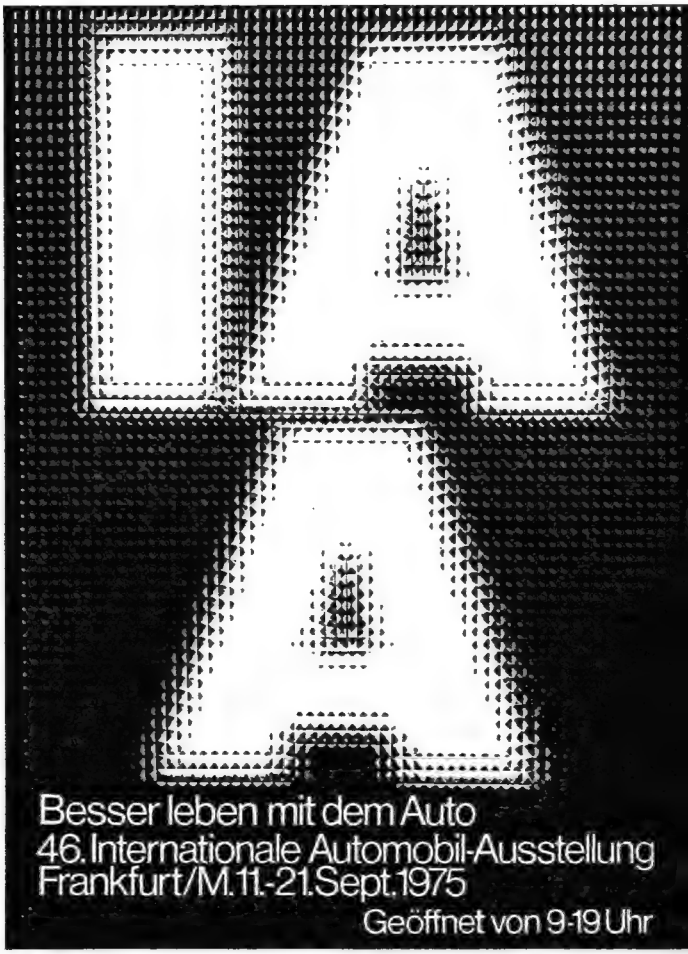


»Westfalia heißt: modern, funktionell, wirtschaftlich«

Fragen Sie uns. Wir beraten Sie gern und schicken Ihnen sofort genaue Informationen.

WESTFALIA

WESTFALIA-WERKE
Franz Knöbel u. Söhne KG
4832 Wiedenbrück
Postfach 540 /d



Heute: Die Wasserkuppe und ihre Flieger

Zwanzig Mark kostet ein „Gastflug". Wir sitzen zu zweit in der Maschine, ein Fluglehrer und ich, der Gast. Das Flugzeug hängt am Seil einer Motorwinde, die zieht uns wie einen Drachen hoch, ziemlich steil bergauf; in ein paarhundert Meter Höhe klinkt das Seil aus (und fällt, von einem Fallschirm getragen, langsam zu Boden), und mich beschleicht das nicht ganz sorglose Gefühl: Jetzt stehen wir still, wahrscheinlich rutschen wir nun gleich rückwärts hinunter. Aber das tun wir nicht, unser Segelflugzeug legt sich in die Horizontale und gleitet lautlos durch die Lüfte.

Unter uns ist die Wasserkuppe. Weiter entfernt sieht man den Vogelsberg und den Taunus; auch der Harz ist zu erkennen und, im Osten, die DDR. Bloß einmal in den letzten fünfzehn Jahren, erfahre ich, ist es passiert, daß ein desorientierter Schüler versehentlich dort drüben landete; wir werden voraussichtlich nicht; mein Lehrer, der mehr als 25 000 Starts — und auch Landungen — hinter sich hat, kennt sich in der Gegend bestens aus. Man kann auch anderswo segelfliegen. Die Wasserkuppe aber ist die historischste und somit die würdigste Stelle. Hier wurde der Segelflug erfunden.

Das waren noch Zeiten: Väter des Segelflugs

Im Jahre 1911 entdeckten Darmstädter Studenten die treffliche Flugtauglichkeit des Rhöngeländes und unternahmen hier ihre ersten Gleitversuche mit selbstgebastelten Apparaten — nachdem der „Vater des Menschenfluges", Otto Lilienthal 1896 in den Stöllner Bergen in der Mark bei ähnlichen Bemühungen zu Tod gekommen war. Sie waren die Vorläufer des Segelflugs; im Jahr 1912 stand der Gleitflugstreckenrekord auf 838 Meter, geflogen in 1 Minute 52 Sekunden.

Die Anfänge des eigentlichen Segelfliegens datiert man auf das Jahr 1920. Damals, beim ersten „Rhönwettbewerb", gelang Wolfgang Klemperer aus Aachen ein Streckenflug von 1830 Meter, zu dem er 2 Minuten 22 Sekunden brauchte. 1925 flog Ferdinand Schulz, ostpreußischer Volksschullehrer bei Rossitten schon über 8 Stunden lang, und 1927 stellte er einen Dauerflugweltrekord von 14 Stunden und 7 Minuten auf. (1929 ist er allerdings abgestürzt, wenn auch mit einer Motormaschine.)

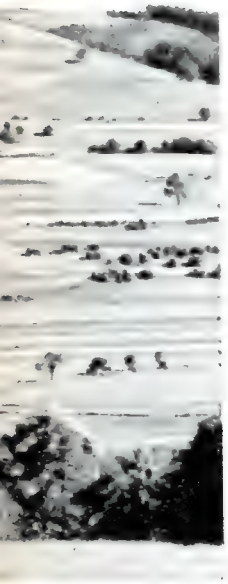
Heute, berichtet mir mein Lehrer, fliegt man, wenn's sein muß, weit über tausend Kilometer, zum Beispiel (so 1972) von Lübeck nach Biarritz (1460 km).

Wir beide freilich sind nicht so lang unterwegs. Nach einer Viertelstunde neigt sich unser Flugzeug der Erde und der Flug dem Ende zu.

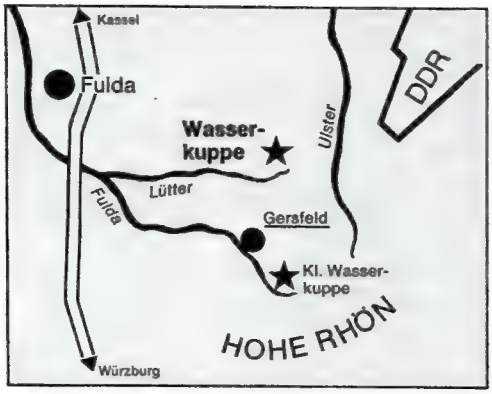
Die Wasserkuppe ist der höchste Berg der Rhön, 955 Meter überm Meer. An sich sind die bewaldeten Hänge und die Täler mit ihren kleinen Bächlein, Moorwiesen, Bäumen und Büschen bei weitem netter und idyllischer als die Wasserkuppe; die ist bloß ein langgestreckter im Süden und im Osten völlig kahler Hügel; als Flieger sieht man das natürlich anders und schätzt solch ein Gelände viel mehr, als ein knorrig mit Urwald bewachsenes.

1924 wurde hier die erste Segelflugschule gegründet. Heute hat sie vier Fluglehrer, fünfzehn Segel- und zwei Motorflugzeuge und einen Motorsegler und führt alljährlich von Anfang April bis Ende Oktober ihre Lehrgänge durch. Einer dauert 18 Tage und kostet einschließlich Übernachten in Achtbettzimmern (Flieger sind Kameraden) und Vollpension 700 bis 800 Mark. Nach den 18 Tagen hat man — höchstwahrscheinlich — seinen A-Schein, und dann kann man künftige Urlaube zum Erwerb des B-, C- und schließlich Luftfahrerscheines benutzen.

Von der lieblichen Kneippgemeinde Gersfeld (500 Meter ü. M.) bis hinauf zur Wasserkuppe sind es 10 Kilometer, mit dem Auto. Fußwanderer gehen, etwas umständlicher, 15 und sehen schon



Auch als Tagesbesucher kann man auf einem Viertel-Stunden-Flug durch die Lüfte segeln (links außen). — Ideal für den Segelflug ist die kahle Wasserkuppe (955 Meter, links). — Das Fliegerdenkmal erinnert an die gefallenen Piloten des ersten Weltkriegs (rechts).



von weitem vier weiße, sturzhelmförmige Halbkugeln auf dem Berg. Die haben nichts mit Segelflug zu tun, sie dienen den Amerikanern zum Bedecken ihrer Radargeräte. Ein größerer Teil des Wasserkuppenrückens ist militärisches Gelände; drohende Schilder warnen den, der unbefugt über den Zaun steigt, vor den Schußwaffen der Wächter. Andere Tafeln zeigen an, hier sei Fluggelände, das Betreten deswegen verboten.

Dennoch kommt man, auf dem gebahnten Weg verbleibend, zum Westhang des Gebirges, wo auf einem Steinhaufen ein Geier oder Adler sitzt. Dies ist ein Fliegerdenkmal, den gefallenen Piloten des ersten Weltkrieges gewidmet. Auf einer Tafel steht ein Spruch:

Wir toten Flieger
bleiben Sieger
durch uns allein.
Volk, flieg du wieder
und du wirst Sieger
durch dich allein.

Das ist nicht ohne weiteres verständlich, aber es klingt sehr weihevoll. 1923 wurde das Denkmal im Beisein des Prinzen Heinrich von Preußen und des Generals Ludendorff enthüllt.

Vom Denkmal steigt man ein Stück nach oben, geht vorbei am Militärgelände und kommt zu zwei Hotels, die „Deutscher Flieger" und „Peterchens Mondfahrt" heißen. Das Bett kostet hier, samt Frühstück, 14 bis 16 Mark.

Modellflieger, Segelflug-Museum und Fulda-Quelle

Mehrere Parkplätze sind noch zu erwähnen, ein Andenkenladen und das Segelflug-Museum. Es gehört zur Fliegerschule, und man sieht darin vorwiegend Fotografien aus der Frühzeit des Segelflugs und die Porträts wichtiger Fliegerpioniere: Otto Lilienthal, Ferdinand Schulz, Arthur Martens und Fritz Stamer (die Gründer der Schule), Oskar Ursinus, der die Wettbewerbe organisierte und darum „Rhönvater" heißt. Auch ein paar Modelle und zwei alte Flugzeuge stehen da, am Plafond hängt eine Puppe in Blue Jeans, die an einen Vogelflugapparat geschnallt ist, und aus der neuen Zeit ist ein Bild des Astronauten Armstrong zu bewundern; auch er war einmal auf der Wasserkuppe zu Besuch.

Der Flugbetrieb wird von der Schule nicht allein bestritten. Auch mehrere Vereine sind hier stationiert, darunter solche, die drachenfliegen. An Pfingsten treffen sich die Modellflieger zum großen Wettbewerb.

Neben der großen Wasserkuppe gibt es auch noch eine kleine. An ihrem Fuß, 855 Meter überm Meer, entspringt aus einem Loch in einer Mauer die Fulda. Sie gilt als große Sehenswürdigkeit, ganze Omnibusgesellschaften steigen hier aus, um sie zu betrachten, darum führt sie auf ihren ersten Schritten größere Mengen Plastiktüten, Zigarettenschachteln und Papiere mit sich. Dann entströmt sie, über eine abschüssige Wiese, Gersfeld zu.

Man hat es in der Rhön mit der Poesie; auch hier steht ein Gedicht angeschrieben:

Hier halte Rast,
dich labt die Quelle
der Fulda,
die mit klarer Welle
den Berggruß rauschend
trägt einher.
Sie wächst zur Werra
hingezogen
zum deutschen Strom
und senkt die Wogen
als Weser schiffsbelebt
ins Meer.

Das ist ein schönes und zugleich nützliches Gedicht, gewährt es dem aufmerksamen Leser doch viel geografische Belehrung. *L. M.*

In dieser Reihe folgen:

Deutschlands größte Burg in Bayern · Theater in Berlin · Das Deutsche Museum in München

Erschienen sind:

Römisch Germanisches Museum in Köln · Worpswede mit Moor und Malern · Burgen am Rhein · Hünengräber in der Heide · Salzbergwerke in Berchtesgaden · Wasserburgen im Münsterland · Die Wasserkuppe und ihre Flieger

Wochenende

Wohnwagen-Camping mit festem Standort

Hütten bauen

Die strengen deutschen Bauvorschriften lassen sich bequem überlisten. Wo Wochenendhäuser verboten sind, stellt der Naturfreund einen Wohnwagen auf und pflanzt ein Gärtlein drum.

Ein Drittel derer, die auf den Zeltplätzen Bayerns campen – so hat man kürzlich mit Unmut ausgezählt – sind Dauercamper, Menschen, die ihren Caravan nicht als Gerät, das preiswerte, naturnahe Mobilität ermöglicht, sehen, sondern, im Gegenteil, als Wochenendhaus. In Schleswig-Holstein und in anderen begehrten Gegenden mag es nicht anders sein.

Die Gegner

Dauercamping ist nichts an sich Verwerfliches und Böses, dennoch sieht es die übrige Menschheit nicht gern. Sie bringt gegen das Dauercampen vor:

1. Dauercampingplätze verschandeln die Landschaft.
2. Dauercampingplätze blockieren Landschaftsteile, Seeufer, Flußufer, die eigentlich der Erholung der Allgemeinheit dienen sollten.
3. Auf den Zeltplätzen nehmen die Dauercampabteilungen grundsätzlich und stets die schönsten Stellen ein; für den reisenden Camper bleibt ein Stück kahle Wiese an der Hauptstraße oder Eisenbahnlinie.
4. Dauercamping ist nichts als eine Umgehung des an vielen Orten bestehenden Verbotes, Wochenendhäuser zu bauen und Heimgärten anzulegen.
5. Dauercamping, wo auf kleinstem Raum einer fast auf dem andern sitzt, ist, gleich nach dem Aufenthalt auf einer verstopften Autobahn, die unzumutbarste Form der Wochenendgestaltung.

Die Befürworter

Dialektisch gewandte Dauercampingfreunde wissen alle diese Argumente zu entkräften.

1. Auch normale Campingplätze dienen der Gegend schwerlich zur Verschönerung; es macht den Platz nicht hübscher, wenn täglich neue Gäste kommen und die alten gehen. Auch der ästhetische Wert von Autoschlangen, vollen Badestränden, Hoteineubauten und Picknickresten in den Wäldern ist nicht unbestritten. Tourismus ist nur selten schön; insofern trifft die Dauercamper kein spezieller Vorwurf.
2. Die Blockierung von Seeufern und dergleichen hat der Dauercampingplatz mit vielen anderen Einrichtungen gemeinsam, mit Privatgrundstücken, Hotels, Segelclubs usw. Im übrigen kann jeder – wenigstens im Prinzip – selbst Dauercamper werden und so ins Lager der Blockierer überwechseln.
3. Wer zuerst kommt, malt zuerst; und wer dauernd dableibt, malt eben um so länger. Auch der Reisecampingfreund, der vor den andern kommt, setzt sich nicht bescheiden neben die Toilette, damit die Nachzügler noch Platz am Ufer finden. Es läge an den Campingplatzbesitzern, auch die Durchreisestellen ihrer Wiesen attraktiver zu gestalten.
4. Zwischen Wochenendhaus und Dauercaravan besteht ein großer Unterschied; niemand würde sich ein Häuschen bauen, wenn ihm dazu nur ein Grundstück von 50 oder 80 Quadratmeter zur Verfügung stünde. Bescheiden aber, wie der Dauercamper ist, begnügt er sich mit diesem kleinen Fleck; so wird der Platz vorzüglich ausgenutzt.
5. Daß Dauercamping eine unhübsche Art der Wochenendgestaltung ist meinen nur die, die es nicht selber tun. Die Campingfreunde finden's wunderbar. Was man mühelos daran erkennt, daß es im Umkreis größerer Städte fast unmöglich ist, einen Dauerplatz zu finden, der nicht randvoll belegt ist.

Die Camper

Wir haben ein paar Dauercampingfreunde ausgefragt was sie so schön an ihrem Hobby finden. Fast wie aus einem Munde sagten sie: Daß man ein eigenes Plätzchen hat, auf dem man in der Sonne sitzen, kaffeekochen und billig übernachten kann. Daß man herauskommt aus der faden Stadt und weiß: Hier kann ich mich erholen. Daß man nette Leute trifft, daß man ohne Aufwand die Familie ein paar Sommerwochen lang ins Grüne schicken kann.

Aber die Enge? Und daß man zum Händewaschen, zum Ein-Glas-Wasser-Holen und zur Toilette über den halben Zeltplatz laufen muß?! – Nun, erklärten uns die Dauerfreunde, auch sie würden, stünden sie vor der Wahl, lieber 2 000 Quadratmeter eigenen Wochenendseegrund besitzen und darauf eine schicke Villa bauen. Leider aber stünden sie nicht vor dieser Wahl. Und so sei die Camperei eben nur ein Kompromiß. Ein Kompromiß, den beinah jedermann sich leisten kann: Man benötigt einen Wohnwagen dazu, den man – gebraucht zum Beispiel – ab 3 000 Mark bekommt, und man muß die Platzpacht zahlen. Wir haben uns an den bayerischen Seen erkundigt: Wieviel? – Der Jahrespreis pro Quadratmeter beträgt zwischen 6 Mark 50 und 10 Mark. Dazu kommen 3 oder 4 Mark jeden Monat für den Elektrozähler (falls Strom vorhanden ist), und ein Stellplatz mißt 30, 40, 50, 60, 80 oder auch 100 Quadratmeter. Hier kann der Caravan das ganze Jahr lang bleiben, auch über den Winter.

Die Platzherren

Die Campingplatzbesitzer sind des Lobes voll über die Dauergäste. Die machen wenig Arbeit, hören wir, pflügen ihr Vorgärtlein selbst, bepflanzen es mit Rosen, Tulpen, Nelken, und auf sie kann man sich verlassen: sie zahlen ihre 400, 600, 700 Mark, auch wenn der Sommer schlecht, das Badewasser kalt ist und die Durchreisecamper ausbleiben.

Zuweilen hört man, Dauercamping solle abgeschafft und verboten werden. Das stimmt nicht, erfahren wir im bayerischen Umweltministerium. Man sieht dort die Dauercamper in den Naherholungsgegenden zwar mit gewissem Mißbehagen, mit Verboten aber ist keineswegs zu rechnen. Nur, für zukünftige Plätze, mit „Umkanalisierung". Man möchte keine neuen Plätze mehr in den stadtnahen Erholungsgebieten; sie werden sich in Niederbayern und in andern fremdenverkehrsärmeren Regionen etablieren müssen.

Die schon bestehenden Plätze aber sollen „in die Landschaft eingebunden", mit Busch und Baum umgeben und begrünt werden. Das Ministerium vertraut auf die Natur, daß sie die Dauercamper, wenn schon nicht verschlingt, so doch gnädig dem Auge des Wanderers entrückt. *L. M.*

'76er-Modelle jetzt bei Ihrem Fachhändler

caravans
Wohnwagenprogramm 76
bitte jetzt anfordern!

Münsterland

Saure caravans: 1976 mit 3 Programmen für Sie!

Münsterland Export: Aufbaulängen von 3,20 m bis 5,00 m
Münsterland Luxus: Aufbaulängen von 4,10 m bis 7,00 m

Saure caravans: Zum Wohle der ganzen Familie!

Von 5,50 m bis 7,80 m
Komplett-Caravans
Name _____
Wohnort _____
Straße _____

— LUXUS

Wilhelm Saure Wohnwagenbau, 4414 Sassenberg, Pf. 1221

Saure caravans: Die Krönung Ihrer Freizeit!

Herzlich Willkommen in Halle 3, Stand 311, Caravansalon Essen

Dethleffs '75

Luxus für Zweitausend-einhundert Mark!!

So viel Sonderausstattung enthält jeder Dethleffs-Wohnwagen von Haus aus!
Errechnen Sie die Preisersparnis:
z.B. Camper Luxus 450 nur DM 7795.- (empf. Preis)
einschl. Kühlschrank ● Gasheizung ● Holzschiebetür ● Geteilte Eingangstür ● Doppelfenster ringsum ● Gaslampe ● el. Wasserversorgung ● und vieles mehr!
Das gilt für alle drei Baureihen. Farbkatalog kostenl. von
Dethleffs Wohnwagen KG
7972 Isny/Allgäu, Postfach 1180M

fkk

● LITERATUR ●

FKK-REISEFÜHRER, INF-REISEFÜHRER, SONNENFREUNDE, NATURIST UND WELT, FREIES LEBEN und viele Sonderhefte, Landkarten und Freizeitkarten mit Fkk-Plätzen u. a.
Fordern Sie unseren Prospekt an.
OBERRHEIN-WIRTSCHAFTSDIENST GMBH
D-76 Offenburg, Postfach 2506
Tel. (0781) 5368 und 77706

Schleppseil-Kauf:

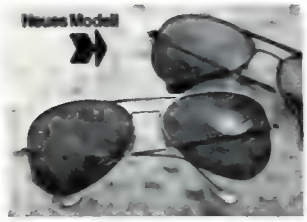
Augen auf ob APA drauf.

APA steht für Qualität!

Die Neue UZ
Sicherheits-Abschleppstange o.k.
ist du!
TÜV-geprüft
Prospekt bitte anfordern
E. Uebler · Autozubehör-Fabrik
8521 Mohrendorf · Telefon 0 91 31/4 36 80

grawo mobil — Reisewagen

Grawo-Mobil baut aus Ihrem VW Mercedes-Combi einen modernen Reisewagen mit ausstellbarem Hubdach. Langjährige Erfahrung.
Wohnmobilbau Gerhard Grau
7022 Leinfelden Stgt., Marktstr. 15, Tel. 0711 751396



Pilotenbrillen US Air Force-

Form: federleicht, farbtreu, Polaroid-Effekt. Gläser: fünfschichtig, splitterfrei, hoch kratzfest. Gestelle: biegsam passen jeder Kopfform. Mit Etui.
D-110 Weißmetall DM 39,50
neues Modell D-110/S matt-schwarz DM 44,50
Rückgaberecht, NN-Lieferung - Versandkosten
Aviarichter, 75 Karlsruhe 1, Postfach LG 5225
Eilbestellungen: Tel. (0721) 73070 (Tag und Nacht)
AVIARICHTER Geräte für die Luft- und Raumfahrt

Ab sofort zu haben: Die neuen t.e.-Caravans-Serie 76.

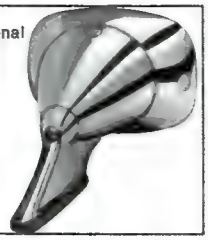
Schon jetzt können Sie die 76er Modelle auf unseren Werksniederlassungen sehen und zum supergünstigen Winterpreis bestellen. Sie werden staunen: Alle sind noch schöner, noch komfortabler, noch praktischer – die neuen t.e.'s, t.e.-Luxus, Sprinter und Weltbummler. Die nächste t.e.-Werksniederlassung ist ganz in Ihrer Nähe. Schreiben Sie uns.
t.e.-Caravans GmbH
433 Mülheim, Kölner Str. 32
Tel. (0208) 485051

te CARAVANS

Talbot-Spiegel mit den bildschönen international geschützten Breitsicht-Einsätzen „Talboval" (oval 150 x 96 mm) und „Talbosquare" (rechteckig 135 x 96 mm s. Bild) zeigen Ihnen

2 bis 3 Fahrspuren zugleich!

Das bedeutet: ruhiger und sicherer (weil totwinkelfreier) fahren in der Stadt und auf der Autobahn! Bezugsquellen und Prospekte vom Alleinhersteller
Talbot + Co., 1 West-Berlin 62.



14. INTERNATIONALER
caravan salon 75
ESSEN 27. SEPT.-5. OKT.

KAMEI
Das Programm zur IAA'75

Bugspoiler mit ABE

Schmutzabweiser vorn+h.

Golf decor-set

Ablagen im Auto

Lenkradhülle Avus super
und vieles mehr
Informieren Sie sich
Halle 8 OG. Stand 8105
KAMEI
318 Wolfsburg Postf. 120

Schwarzes Brett

Käfer

VW 1303 S, Bj. 4/73, Lais power getunt. 5 000 km, ca. 100 PS, Koni, 5½ J 15 Sportf., viele sportl. Extras, 1a Zustand. VB 9 000 DM, Telefon 0 71 63 / 89 19 ab 16 Uhr.

Suche VW-Cabrio, bis 40 000 km, ab Bj. 72. Zahle entspr. Preis. Drs. Niemendal, Osteinde 35, Nootdorp, Holland.

VW 1200 L, 34 PS, 3 600 km, Bj. 9/74, senegalrot, Kopfst., Kunstleder, Heizsch., Rückf., Sch., 12 V. ab 5. 9. zu verk. Neumann, Tel. 0 53 61/1 41 04.

1303 S, 50 PS, 73, 25 000, sumatragrün, erstklassiger Zust. 6 300 DM, Tel. Wuppertal 44 32 17.

Wir suchen VW 1600 L Variant mit Stahlkurbeldach, Modell 70-72, **VW Cabriolet** Modell 68-70. Angebote erbeten an Tekampe & Fisser, Volkswagenhändler – AUDI-Direkthändler 4290 Bocholt, Münsterstr. 145-149, Ruf: (0 28 71) 1 33 48 / 49, 1 34 17.

VW 1303, 70 u. 85 PS, neu und gebraucht, in exclusiver Ausstatt., Oettinger, Volkswagenhändler, Frankfurt-Niederursel, Alt Niederursel 2, Tel. 06 11 / 57 30 92 / 93.

Jeans-Käfer, Okt. 74 (Zweitwagen), Ende Sept./Anf. Okt. zu verk., Ausst.: Jeans-Bezüge, Schalttafelpolsterung, beh. Hecksch., Autom.-Gurte, Gürteir., Nebelschlußleuchte, ca. 5 500 km, Preis 6 200 DM, Tel. 0 53 61 / 6 71 55.

1302 zu verk., Bj. 72, TÜV 76, 5½ x 165 zX, Spoiler, Scheelsitze, Porsche-Drehzahlm., Stahlschiebedach, Super-Nebell., 4 000 DM, **suche oder tausche** geg. VW 181 mit Wertausgleich. Euler, 65 Mz, Sömmeringstr. 21.

Cabrio, Bj. 68, aus 1. Hd. zu verk., w./schw., erstkl. Zust., Radio, Geweke, Neuenkirchen (Oldb.), Tel. 0 54 93/7 61.

Käfer 1600, ca. 90 PS, Bj. 70, TÜV 77, techn. 1a, Koni/Bil.-Fahrw., verst. Bremsanl., 165/5½ x 15, Lederl., alle Instrum., VB 5 000 DM, Mitte Sept., Graefe, 2 Hamburg 70, Nordmarkstr. 7.

PASSAT

Passat L, cliffgrün, 4türig, 6 500 km, Extras, Tel. 05 61 / 9 52 18.

Passat LS od. TS, Unfallwg. (Totalsch.) mit KFZ-Brief zu kaufen ges. Eichhorst, 8595 Waldsassen, Am Hamannsgarten 1, Tel. 83 43.

Suche Passat 55 PS, mit gr. Heckklappe, sofort od. später, Angeb. Feuerstack, 61 Darmstadt, Neckarstr. 8, Tel. 0 61 51 / 2 33 01.

Passat Variant, 55 PS, ralleygelb., 10/74, m. Extras zu verk., Strietzel, 3301 Wenden, Am Wasserwerk 16, Telefon 0 53 07 / 25 86.

VW Passat L, 2türig, phönixrot, Bj. 10/74, Extras, neuwertig, Nichtraucher, Tel. 05 61 / 1 49 25.

2 Passat-Limousinen, Totalschäden abzugeben. VW-Vertragswerkstatt Friedhelm, 8744 Mellrichstadt, Hauptstraße 73, Tel. 2 76.

Passat L, 18 000 km, cliffgrün, 2tür., div. Extras, zu verk., Tel. 0 68 98 / 6 66 52.

K 70

K 70, 100 PS, Bj. 4/75, unfallfrei, 3 800 km, sonnengelb, Radio, noch Garantie, 9 800 DM, ab 4. 8. 75, Tel. 0 53 61 / 3 27 97.

K 70 L, Bj. 74/75, marinogelb, 700 km, zu verk. Tel. 05 61 / 9 22 15.

K 70 LS, 6 000 km, 1. Zul. 25. 3. 75, gelb, Extras, 1. Hand, 9 500 DM, Tel. 0 53 63 / 44 80.

K 70, 3 Monate jung, zu verk., Tel. 0 21 52 / 41 70.

411/412

Suche 412 LE Variant, nur bester Zustand, wenig km, Schletz, 859 Marktredwitz, Leopoldstr. 21.

Verkaufe VW 412 Variant Automat., Bj. 74, 2 400 km, Tel. 0 97 21 / 4 15 74.

Suche Variant 412 L (75 PS), gepflegt, möglichst atlasweiß od. moosfarben. L. Wulf, 5882 Meinerzhagen, Ed.-Fittig-Str. 11, Tel. 0 23 54/ 32 64.

Scirocco

Scirocco TS, 85 PS, Bj. 7/74, ca. 23 000 km, iberischrot, Hohlraumvers., Radio, verk. Ende Aug. VB 10 000 DM, Tel. 0 76 21 / 7 34 80.

Scirocco TS zu verk., 70 PS, sonnengelb, Bj. 8/74, ca. 10 000 km, div. Extras, Tel. 0 53 62 / 5 24 30 nach 17 Uhr.

Golf

Golf LS, ca. 10 000 km, Zweitwagen, rot, Radio, 175er Reifen, Halogen, Aut.-Gurte, heizb. Hecksch. u. a. nützl. Extras, zu verk. Ende Sept. 9 200 DM. J. Pflug, Tel. 0 53 61 / 4 82 18.

Golf L, 4türig, 8 500 km, phönixrot, Extras, Tel. 05 61/ 9 43 41.

Golf L, 2türig, 50 PS, Bauj. 9/74, miamiblau, ca. 12 000 km, div. Extras, günstig zu verkaufen. Tel. 0 53 62 / 28 12 nach 17 Uhr.

Golf LS, Bestzustand, gesucht. Krumm, 53 Bonn-Bad Godesberg, Servatiusstr. 32.

Achtung, Sportfahrer, einmalige Gelegenheit, **Golf LS Behrmann Tuning,** 110 PS, in phönixrot, Erstzulassung Mai 1975, Kotflügelverbreiterung, 4 bbs-Felgen, 3teilig mit Bereifung 205/70, Fahrwerksverbesserung, tiefer gelegt, Sport-Stoßdämpfer, Ölkühler, Überrollbügel Fabrikat Matter-Speedpilot, Leseleuchte, 2 Scheel-Sitze mit Kopfstützen, vorne Doppelscheinwerfer H 4, Sportauspuff, dazu 4 ats-Felgen mit 195/70 noch nicht gebraucht, Olthermometer, Öldruckmesser, 2 x Cibie-Scheinwerfer, selten schönes Fahrzeug, km-Stand 5700, noch keine Rennen gefahren, VB 28 000 DM incl. Mwst. Tel. 0 46 51 / 3 13 43 ab 20 Uhr, 0 46 51 / 2 27 14 bis 17 Uhr.

Audi

Audi 50 LS zu verk., Baujahr 10/75, Cadizorange, 2 000 DM u. Neupr., Extras, Telefon 0 53 61 / 7 32 78.

Buggy

GF-Buggy, kaum gefahren, preisg. abzug. Tel. 0 92 41 / 20 23.

VW 181

VW 181, Bj. 1974, efeugrün, 6 000 km, 8 300 DM, VW-Schlotter, 5432 Wirges, Tel. 0 26 02 / 40 06.

Suche VW 181, evt. Tausch geg. 1302 mit Wertausgleich, 1302: Bj. 72, TÜV 76, 5½ x 165 zX, Spoiler, Scheelsitze, Porsche-Drehzahlm., Stahlschiebed., Super-Nebell., 4 000 DM, Euler, 65 Mz, Sömmeringstr. 21.

Bus

VW-Camping-Einrichtungen, Bausätze, Zubehör, Hubdächer, Vorzelte, Baupläne 90 S, 34 Fotos DM 37,50; Bugradhalter, Ausrüstungen für Tropenreisen, Reisebeschreibungen. SYRO R. Koch, 6101 Traisa/Darmstadt, Gewerbegebiet, Tel. 0 61 51 / 14 77 94.

VW-Camp.-Bus 1,8 l zu vermieten, Näheres Tel. 0 73 51 / 90 65 ab 19.00 Uhr.

Oldtimer

Zu verk.: VW-Teile 1952+57, evtl. schöner Käfer 52, Bruno Wirz-Müller, Rosswinkel 2, CH-8307 Effretikon-ZH.

Für Liebhaber: Alt-Käfer, Bj. 50, in bestem Zustand abzugeben, L. Bronner, 894 Memmingen, Bismarckstr. 16.

Sonstiges

Suche 2-Vergaseranl. kompl. mit Verteiler für 1303 S (Decker od. Riechert), Hans-Fr. Wysk, 43 Essen 1, Katharienenstr. 24.

Das Schwarze Brett sehen viele hunderttausend VW-Fahrer. Hier ist der rechte und billige Platz, wenn Sie etwas kaufen oder verkaufen wollen. Privatanzeigen kosten 4,80 DM (+ 11 % Mwst) pro Druckzeile, Chiffre und wochenlanges Nachsenden 3,50 DM.

Sämtliche Tuning-Teile für Käfer- u. 411-Motoren bis 2500 ccm liefert **Ing. Bernd Riechert, 562 Velbert, Lieversfeld 16, Tel.: 0 21 24 / 5 51 76.**

Evinrude-Bootsmotore. Lassen Sie sich gerne durch uns über unsere leistungsfähigen Sonderkonditionen informieren. Tekampe & Fisser, 4290 Bocholt, Münsterstraße 145-149, Ruf: 0 28 71 / 1 33 48 / 49, 1 34 17.

Stereo Autosuper UKW/MW mit Stereo-Cassetten-Recorder 2 x 5 Watt, mit Einbauzubehör – nur 258 DM, Auto Stereo Cassetten Recorder 2 x 5 Watt, schneller Vor- u. Rücklauf, autom. Cassettenauswurf, mit Einbauzubehör – nur 135 DM, Autolautsprecher (Kugel) – ab 25 DM, Autoantenne – ab 8 DM, Taschenrechner mit echter %-Taste – ab 39 DM, Wissenschaftlicher Taschenrechner sin, cos, tan, ln, x, ex, 1/x mit Speicher usw. Größe nur 5,5 x 12 x 1,7 cm – ab 155 DM, Lieferung unfrei gegen Nachn., Zunke, 3204 Nordstemmen, Postf. 27.

Verk. 4 175/70 HR 15 Reifen, 2 Pir., 2 Conti 90 % auf 5,5" VW-Sportfelgen für 560 DM, Tel. 0 53 61 / 6 66 77.

Neuw. Auspuff S+S zu verk., für 1302/3, 4 Zyl. m. Kolben 85,5 mm. Pleuel u. Nockenwelle von Käfer 1303 S, Tel. 0 72 51 / 46 70.

DKW-Jeep, TÜV abgen., zivil. umger., techn. ok, oliv + 1 kpl. Jeep zum Ausschl., zus. nur DM 2 500, evtl. Buggy, Tel. 06 11 / 74 81 70.

Spikes-Reifen wegwerfen ist teuer! Billig dagegen ist die Anwendung unseres Entspikewerkzeuges, mit dem Sie selbst die Spikes schnell aus dem Reifen entfernen u. die Reifen als M&S-Reifen weiterverwenden können. DM 9,90 zzgl. DM 2,50 Versandkostenanteil (Nachnahme). Zuschriften erbeten an: Gebr. Offt, GmbH, 2057 Reinbek, Möllner Landstr. 60.

Suche für 1302 S die zus. Ölwanne von Sauer & Sohn, Dieter Wüsthoff, 3151 Voigtholz 26, Tel. 0 51 76 / 1 93.

und ...

FKK- und Spielfilme. Prospekt gegen 2 DM in Briefm. Heimkinoversand Lothar Kurz, Abt. K., 807 Ingolstadt, Ludwigstraße 14

DM 645,–

Günstig, direkt ab Versandlager. Gleich Gratiskatalog anfordern.

B. Wodarz
2 Hamburg 53,
Sommerweg 40
Tel. 0 40/83 74 98 ab 14 Uhr

DM 105,– DM 175,–

FERIENPLATZ

Wohnwagenverleih

Sommer wie Winter

Nordsee – Ostsee – Harz – Allgäu – Hochschwarzwald – kompl. aufgebaut u. wohnfertig. Bitte Prospekte anfordern. (Rückporto bitte nicht vergessen) Fa. TH. Abben, 2941 Heidmühle/Friesld., Tel. (0 44 61) 88 91

Herbsturlaub im

Südschwarzwald

Ferienappartm. 2–3 Personen, günst. Nachsaisonpreise, Hägelberg/Lörrach, 500 m, Völker, Tel. 0 76 27 / 5 60.

Asien Tips für Trips

17 Monate Fernost im VW-Bus. DM 10,20 Voreinsendung PSchA BlnW 396541-109. F. v. Engel, 1 Berlin 12, Schillerstr. 13

Urlaub im Herbst auf einem

Bauernhof am Simssee (Chiemgau)

Neubau, schönste ruhige Lage, f. w. Wasser, Hzg., Übernacht. m. Frühstück 9 DM, Kinder Ermäß., günstige Ausflugsmögl., bitte Prospekt anf., Vermietung ganzj., Kinder u. Hunde willkommen! Fam. Rupert Breit, 8201 Söllhuben, Ecking a. Simssee, Dannerhof/Chiemgau.

Ferien im Südschwarzwald

Für Ihren Sommerurlaub empfiehlt sich Ihnen Haus Carola, Todtnauberg zwischen Feldberg und Belchen, ruhige, sonnige Lage. Übernachtung m. Frühstück incl. Dusche pro Person u. Tag 12,50 DM. Besitzer Karl Behringer, Todtnauberg, Haus Carola, Tel. 0 76 71 / 6 27.

Campingbus-Einrichtungen in verschiedenen Varianten für den VW Bus/Kombi. Hub- und Aufstelldacher, Buszelte und Spezialzubehör.
teca Ing. Wolf R. Tegtmeier 34 Göttingen, Postfach 508

Zimmer frei!

Ungestörte Erholung u. individuelle Bedienung bietet ein stilles Fleckerl zwischen Chiemsee u. Berchtesgadener Land. Prospekt durch Verkehrsbüro 8221 Lauter b. Traunstein, Zwieselweg 8. Auskunft auch abends, samstags u. sonntags Tel. 08 61 / 44 86

Raum Reit im Winkl, Werbewochen f. Sept.-Okt. Neubau, Übern. Frühst. ab 7,50 DM, Haus Auracher, 8211 Hinterwössen 43, Tel. 0 86 40/ 81 61.

Komf. Ferienhaus Bay. Wald 780 m, Südhang, bis 6 Schlafplätze, 32 DM pro Tag. Tel.: 0 30 / 8 03 54 00.

Anzeigen fürs nächste Heft bis zum 5. Sept. 1975

Machen Sie sich's leicht, wenn Sie Ihre Anzeige aufgeben wollen. Benutzen Sie diesen Abschnitt!

An GUTE FAHRT Anzeigenverwaltung
48 Bielefeld / Postfach 4809

Ich gebe folgende Privat-Anzeige auf:

(1 Druckzeile = 25 Buchstaben)

(Name)

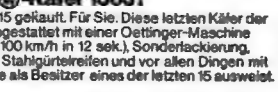
(Ort)

(Straße)

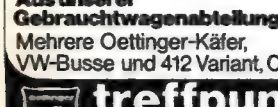
Chiffre gewünscht?

oettinger ... White Special

Unser exclusives Angebot an 20 Auto-Enthusiasten, die das Besondere suchen: Oettinger-Golf »White Special«. Ein wirklicher Leckerbissen, innen wie außen! Ein Super-Golf mit vielen Extras: weiß/schwarze Sonderlackierung, Sportfelgen, breite Gürtelreifen, Sportlenkrad und natürlich einen der bekannten Oettinger-Motoren. 85 (90) PS, von 0 – 100 km/h in 10,5 sek.



Und noch ein Leckerbissen! Die letzten VW-Käfer 1303!



Wir haben die letzten 15 gekauft. Für Sie. Diese letzten Käfer der 1303-Serie sind ausgestattet mit einer Oettinger-Maschine (70/85 PS, von 0 – 100 km/h in 12 sek.), Sonderlackierung, Sportfelgen, breite Stahlgürtelreifen und vor allen Dingen mit einem Zertifikat, daß Sie als Besitzer eines der letzten 15 ausweist.

Aus unserer Gebrauchtwagenabteilung:
Mehrere Oettinger-Käfer, VW-Busse und 412 Variant, Cabrio's.

Besuchen Sie uns ebenfalls auf der **IAA** Halle 5 Stand 5119

treffpunkt oettinger
Volkswagenhandel Frankfurt/M. Alt Niederursel 2 ☎ (0611) 573092

Fertig-Garagen

gewa typengeprüft!
Gebr. Wahl. 5927 Erndtebrück
Postf. 80 C Telex 875640. Ruf (02753) 834

Ein Traum – Job!
Nein – ein Beruf, der Freude macht und Erfolg bringt

FAHRLEHRER (IN)

Ein zukunftsreicher Beruf, sichere Existenz, hohes Gehalt, begrenzte Arbeitszeit. Aufklärungsschrift Z 165 und Beraterbesuch kostenlos und unverbindlich.
FAHRLEHRER - FACHSCHULE
seela
3300 Braunschweig - Tel. 05 31/37 10 91
Amtlich anerkannte Ausbildungsstätte mit Internat für das Bundesgebiet.

JETZT URLAUB MACHEN – NAH UND PREISWERT
Kongreßhalle · Hallenbad · Sauna · Solarium · Freibad + 23° · Angelteiche · Bootsverleih · Grillstationen · Wassertretanlagen · Erholungspark

KORBACH 325–560 m

IDEALER FERIEN ORT

an den Ausläufern des Hochsauerlandes. – Mittelalterliches Stadtbild. Gepflegte Hotels, Gasthöfe, Bauernhöfe, Privatunterkünfte und Ferienwohnungen. ÜF ab 9,50 DM – VP ab 18,– DM.
Prospekte: Verkehrsamt 354 Korbach 1, Rathaus – Telefon (05631) 53231

DAMENRIEGE

Der Amtsrichter ist eine kurzhaarige Richterin um 30, der Staatsanwalt mit vielen Locken und Bart sieht nachher im Windjäckchen wie ein Student aus, und Protokoll führt eine blonde Teenagerin, der die Richterin in der Pause nach der vorherigen Verhandlung mit freundlichem Geplauder die Klippen neuer Formulare erklärt.

Dem vorigen Delinquenten, einem ältlichen Türken melancholischen Aussehens, ist sie nicht freundlich vorgekommen. Bei Gelb war er durchgefahren, hatte einen anderen am Blech geschädigt, „rücksichtslos, grob verkehrswidrig, im Interesse am schnelleren Vorankommen", und dann hatte er sich noch um ein gutes Stück von der Unfallstelle entfernt, macht in deutschen Mark nach neuer Rechnungsformel 40 Tagessätze für Verkehrsgefährdung und 15 für versuchte Unfallflucht, als Rabatt minus 5 = 50 Tagessätze, seinem Einkommen gemäß je dreißig DM = 1 500 DM. Dazu sieben Monate Führerscheinentzug. Vergeblich hatte sein Anwalt plädiert, den Reisemonteur am existenznotwendigen Lenkrad zu lassen.

Nächster Fall: Zwei Damen stehen vor der Richterin. Wegen fahrlässiger Körperverletzung ist die eine angeklagt, die andere ist als geschädigte Zeugin da, begleitet von ihrer Tochter und deren Freundin, 12 bis 14 Jahre jung — beide waren damals dabei. Dazu der Verteidiger, gleichen Alters wie der Staatsanwalt aber mit weniger Haaren.

Die angeklagte Dame, merklich zum ersten Mal in einem Gerichtssaal, wird zur Person vernommen. Friedel, vor 53 Jahren an der Donau geboren, geschieden. Sie hat brave blonde Dauerwellen, ist auch sonst unauffällig, Sozialarbeiterin von Beruf; knapp 1 800 DM verdient sie netto, hat keine Unterhaltsverpflichtungen, Führerschein Klasse 3 seit 1965. 20 000 km fährt sie im Jahr, vor allem beruflich, dabei täglich rund 20 km Pendelfahrt in die Großstadt, in der sie ihrem fürsorglichen Amt dient.

Sie tritt hier gegen einen Strafbefehl an, dessen Begründung der Staatsanwalt verliest: Auf einer innerstädtischen Verkehrsader hat sie vom mittleren Fahrstreifen auf den linken übergewechselt, unmittelbar vor einen anderen VW. Dessen Fahrerin mußte derart bremsen, daß ihr Kopf aufs Lenkrad schlug, wobei ein Vorderzahn splitterte.

Erstaunen und ein Splitterzahn

Der Angeklagten steht es frei, sich zur Beschuldigung zu äußern, belehrt die Richterin und stößt auf Ratlosigkeit. Keine Erinnerung hat die Sozialarbeiterin an jenen Vorfall, die Anzeige habe sie „baß erstaunt".

Die Richterin bohrt nach. Kein Zweifel, die Beschuldigte fährt dort öfters, täglich sogar, denn der Verkehr bündelt sich auf dieser Ader in Richtung ihres Wohnorts außerhalb. Doch es war ein Samstag um 14. 30 Uhr. Es ist ihr „schleierhaft", was sie an jenem Tag in der Stadt gemacht haben soll, sie kann „effektiv" nichts sagen. Die Beschreibung der Anzeige stimmt auf ihren Wagen: Gelber VW-Käfer, neu wirkend — er ist ein Jahr alt. Man debattiert ein wenig über den Ort der Handlung und die Richterin fragt: „Wie fahren Sie üblicherweise? Sehr rasant?" — „Nein".

Sechzehn Minuten hat man verhandelt, dann ist die Zeugin mit dem Splitterzahn dran. 38 Jahre alt, geschieden, Sachbearbeiterin von Beruf, nicht verwandt und verschwägert mit der Angeklagten; sie ist ein wenig üppiger und lebensfreudiger, doch im Habitus sind sie sich näher als im Lebensalter.

Sie fuhr auf dem linken von drei Fahrstreifen und erklärt, daß sie es hier immer tut, um bei der späteren Verzweigung der Straße auf der richtigen Spur zu sein, da setzte sich der gelbe VW plötzlich von rechts vor ihren Käfer, sie mußte „wahnsinnig" bremsen, schlug mit dem Mund aufs Lenkrad, der rechte Schneidezahn ging zu Bruch. Die nötige Plombierung hat die AOK bezahlt, wegen der Jacketkrone soll das Ergebnis der Verhandlung abgewartet werden. Sie fährt seit 1965 „sehr viel", man einigt sich auf ca. 25 000 km im Jahr. Ob ihr schon mal so was passiert sei, fragt die Richterin. Ja, aber schuldlos; jemand hat ihr die Vorfahrt genommen. „Kommen Sie leicht aus dem Konzept?" Nein, sie ist „viel auf der Straße". Hat sie den VW vorher beobachtet? Nein. Er war plötzlich vor ihr, der Abstand in der Kolonne war außerordentlich gering. Anhand einer Skizze wird die Lücke auf etwa zwei bis drei Wagenlängen fixiert. Der VW kam „steil, furchtbar knapp", er habe „sie regelrecht geschnitten".

Physik und Ahnungslosigkeit

Die Richterin mag nicht begreifen, wie man mit dem Mund aufs Lenkrad schlagen kann. Der Zeugin ist das selbst „unerklärlich", wie sie „irgendwie" so nach vorne geraten konnte. „Wie sitzen Sie? Steil?" Sie sitzt normal. Die Richterin schüttelt den Kopf mit ungläubig überlegenem Lächeln: „Ich verstehe im Leben nicht, wie man mit den Zähnen aufs Lenkrad kommt". Und das Kennzeichen. Ja, das Kennzeichen sei bestimmt richtig abgelesen worden, Tochter Petra habe es genau gesehen und aufgeschrieben und ihr dann mit dem Taschentuch das Blut vom Mund gewischt. Mit Sicherheit sei es eine Fahrerin gewesen, Ellenbogen aus dem offenen Fenster, mit

Menschen vor Gericht

den Fingern habe sie an die Regenrinne getrommelt.

Die Angeklagte meint auf Befragen, sie pflege nicht mit offenem Fenster zu fahren, nur das Drehfenster zu öffnen. Über das Wetter wird nicht gesprochen. Kann die Zeugin sagen, daß es die hier anwesende Dame war? Sie kann nicht. Die Sozialhelferin steht auf, zur Betrachtung aus Rückansicht. Die Zeugin meint, die Dame damals sei ihr jünger vorgekommen.

Der Zeugin fällt ein, der VW sei vielleicht aus einer Einfahrt gekommen und habe sich nach links gedrängt. Da freut sich der Verteidiger und legt ausführlich dar, daß dieses hier nicht vorliegen könne. Zwar ginge die Strecke im weiteren Verlauf von drei auf zwei Spuren über, aber eine Einfahrt von rechts sei nicht vorhanden. Die Richterin akzeptiert es, sie „kennt sich da nicht aus", überhaupt fährt sie „immer mit anderen mit" und sie kann sich „immer noch nicht vorstellen, wie man mit den Zähnen aufs Lenkrad schlägt".

Das Gespräch, bei standhaft schweigendem Staatsanwalt, wendet sich schier gegen die Zeugin: „Pflegen Sie ängstlich zu reagieren? Fahren Sie mit Gefühl? Kommen Sie leicht aus dem Konzept?" Sie kann nur verneinen, und die Richterin zeigt sich unbefriedigt: „Och, na ja, also keine Fragen mehr." Die Zeugin bleibt als Geschädigte unvereidigt, und der Verteidiger meint, die Sache sei ja verhältnismäßig klar, die Tochter könne nach der polizeilichen Aussage hier kaum mehr etwas sagen. Es fällt ihm noch auf, daß die Zeugin vorhin vor der Polizei gesagt hat, daß der VW sich „vollends" vor ihren Wagen eingeordnet habe, also sei es doch wohl kein unvorhersehbarer Vorgang gewesen.

Unklarheit und Einstellung

Die Richterin denkt nach und wendet sich an den Verteidiger: „Bevor wir die Mädchen hereinholen: Hätten Sie etwas gegen Einstellung? Neuerdings müssen ja alle zustimmen."

Der Verteidiger nützt seine Antwort für ein kleines Plädoyer zur Identitätsfrage, und wenn eine kurze Fehleinschätzung bei seiner Mandantin vorgelegen habe, dann auf der anderen Seite eine Übervorsicht. „Wenn Verschulden, dann äußerst gering". Und er stimmt der Einstellung zu, der Staatsanwalt auch. So ergeht der Beschluß, das Verfahren mit Zustimmung aller Beteiligten auf Kosten der Staatskasse einzustellen. Ihre Kosten trägt die Angeklagte selbst, das übrige die Staatskasse. Die Richterin entspannt sich fröhlich: „Damit ist die Sache erledigt". Die zwei Mädchen werden hereingerufen und sind erstaunt: „Nun dürft ihr zwei auch wieder gehen".

Draußen sagt der Verteidiger zu seiner Mandantin: „Was besseres konnten Sie sich nicht vorstellen."

Der Zuhörer könnte schon. Und wenn Physikalisches zur Sprache kommt, sollte sich auch ein hohes Gericht so manches vorstellen können. Wäre der gesplitterte Zahn per Nebenklage durch einen Anwalt vertreten worden, hätte dieser gewiß das Vorstellungsvermögen der Richterin bereichert. Es gibt Auswirkungen einer Vollbremsung auf die Insassen eines Kraftfahrzeugs, es gibt dabeigewesene kleine Mädchen, die gleichwohl nicht gefragt werden, denn es gibt Verteidiger, die sich manches vorstellen können und Weichen zu stellen verstehen. So, daß es Zeugen gibt, die dumm dastehen.

Lore Martin

VVD
Der Versicherungsdienst für VW und AUDI

Über den VVD werden Autos versichert. Und das nach Maß. Mit einer ganzen Reihe von Vorteilen für den, der sich mit seinem VW oder AUDI für den VVD entscheidet.

Alle VW- und AUDI-Betriebe in Europa – und das sind mehr als 7.000 – stehen Ihnen zur Verfügung, wenn Sie in einem Versicherungsfall Rat und Hilfe brauchen.

Haben Sie einen Unfall verursacht, regulieren Sie den Schaden Ihres Unfallgegners durch einen Reparatur-Scheck, den jede deutsche AUDI- oder VW-Werkstatt einlöst. Modern, unbürokratisch und schnell. Reparatur-Schecks kostenlos bei Ihrem VW/AUDI-Betrieb.

Dieser Kundendienst des VVD kostet keinen Pfennig extra.

Wenn Sie mehr über den VVD und die Vorteile für Sie wissen wollen, dann wenden Sie sich bitte an Ihren VW/AUDI-Betrieb.
Oder schreiben Sie direkt an uns:

VVD Volkswagen Versicherungsdienst GmbH
318 Wolfsburg, Postfach 6

VVD
Das Beste für Sie und Ihren Wagen

Führerschein genau anschauen

Wenn jemand, der keinen Führerschein besitzt, den Wagen eines anderen fährt, kommt nicht nur er, sondern oft auch der Halter des geliehenen Autos in Teufels Küche.

So ging es dem Chef einer Firma, der einen seiner Angestellten beauftragte, mit dem Geschäftswagen zu fahren. Der Angestellte fuhr, aber erstens ohne Führerschein, zweitens betrunken, drittens auf einen parkenden Lkw. Und die Versicherung weigerte sich, für den Schaden aufzukommen, weil keine Fahrerlaubnis vorhanden war.

Der Firmenchef behauptete unwidersprochen, er habe den Angestellten vor der Fahrt gefragt, ob er einen Führerschein besitze, woraufhin dieser ja sagte, die Brieftasche öffnete und auf ein Papier wies, „das zumindest einem Führerschein ganz ähnlich gewesen sei." Überdies kam er gelegentlich im eigenen Wagen in die Firma. Und so forschte man nicht weiter nach.

Just das aber wäre nötig gewesen. „Da es nach der Erfahrung des täglichen Lebens immer wieder vorkommt, daß jemand einen Wagen fährt, ohne im Besitz der erforderlichen Fahrerlaubnis zu sein, ist dies allein keine ausreichend sichere Erkenntnisquelle, die es überflüssig macht, den Führerschein zu prüfen", sprach das Gericht. Und der flüchtige Blick auf ein führerscheinähnliches Papier ist in jedem Fall zu wenig. Den Halter trifft nur dann kein Vorwurf, wenn er „den Führerschein einsieht und die Eintragungen bezüglich Personalien und Führerscheinklasse und das Lichtbild sorgfältig überprüft." (OLG Köln, Urteil vom 17. 12. 73 — 12 U 44/73; VersR 75/608.)

Wann ist eine Straße schmal?

„Das Parken ist unzulässig", sagt § 12 Absatz 3 Nr. 3 der Straßenverkehrsordnung, „vor Grundstückein- und ausfahrten, auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber." Noch praktischer wäre es, wenn es hieße: „auf Fahrbahnen, die schmäler sind als soundsoviel Meter." So aber heißt es nicht, und darum müssen im Zweifel die Richter entscheiden, was schmal ist und was nicht.

Die Kommentatoren sind verschiedener Meinungen, die von: Eine Fahrbahn ist bereits dann schmal, wenn ein Anlieger die Ein- und Ausfahrt wegen des gegenüber geparkten Fahrzeugs nicht in einem Zuge nehmen kann — bis: Sie ist erst dann schmal, wenn das Befahren der Ausfahrt „praktisch unmöglich ist" — reichen.

In einem Fall, den das KG Berlin zu entscheiden hatte, war die Straße 5 Meter 30 breit. Das Auto gegenüber war 163 cm breit und stand 2 cm vom Randstein. 15 Zentimeter Abstand, sagte das Gericht, braucht der Ausfahrer vom geparkten Fahrzeug, bleibt ein Verkehrsraum von 3 Meter 50 Breite übrig, da aber kann „jedenfalls nur unter Ausführung schwieriger Fahrmanöver" eingebogen werden — was sich auch dadurch bewies, daß das ausfahrende Auto ans geparkte anstieß. Also war die Fahrbahn schmal, also durfte nicht geparkt werden, also mußte der Parker 20 Mark Geldbuße zahlen. (KG, Beschluß vom 20. 1. 75 — 3 Ws (B) 168/74; VRS 48/214.)

Krankenwagen hat Vorfahrt

Die nach § 38 StVO bevorrechtigten Kraftfahrzeuge dürfen, wenn sie Blaulicht und Einsatzhorn eingeschaltet haben, an Kreuzungen die ihnen von anderen Verkehrsteilnehmern geschaffene freie Bahn auch dann ausnutzen, wenn sie an sich wartepflichtig wären. Dies gilt auch, wenn die Vorfahrtsregelung durch Lichtzeichenanlagen getroffen wird.

(BGH, 17. 12. 74 – VI ZR 207/73.)

Überholen zu dritt

Solange an einem vorausfahrenden Fahrzeug der linke Fahrtrichtungsanzeiger nicht eingeschaltet ist, ist ein Überholen grundsätzlich nicht deshalb unzulässig, weil sich dieses Fahrzeug einem noch langsameren Vordermann nähert.

(BayObLG 18. 6. 74; VerkMitt. 1975/Nr. 38.)

Querverkehr aus Lücken

Wer eine wartende Fahrzeugschlange links überholt oder rechts an ihr vorbeifährt, muß sich auf Querverkehr aus für ihn erkennbar freigelassenen Lücken einrichten.

(KG, 19. 12. 74 – 22 U 2221/74; VerkMitt. 1975/Nr. 43.)

Mietwagen und späterer Kauf

Die Erstattung von Mietwagenkosten kann vom Geschädigten nicht begehrt werden, wenn er sich nachträglich zum Kauf des Mietwagens entschließt und die zunächst angefallenen Mietzinsen danach auf den Kaufpreis anzurechnen sind.

(LG Hechingen, 12. 11. 74 – 1 S 75/74; VersR 75/617.)

Betriebserlaubnis erloschen

Ist die Betriebserlaubnis infolge einer am Kraftfahrzeug vorgenommenen Veränderung (z. B. durch den Einbau eines anderen Lenkrades) erloschen, so darf das Kraftfahrzeug ohne rotes Kennzeichen (oder besondere Erlaubnis der Zulassungsstelle) auch nicht zu dem Zweck auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden, um es zur Erlangung des für die Wiedererteilung einer Betriebserlaubnis erforderlichen Gutachtens beim TÜV vorzufahren.

(BayObLG, 30. 9. 74; VerkMitt. 1975/Nr. 4.)

Parkverbot in Fahrbahnmitte

Auf der Fahrbahnmitte darf auch dann nicht geparkt werden, wenn auf der rechten und der linken Seite der Fahrbahn Schienen liegen.

(OLG Karlsruhe, 31. 7. 74; VerkMit. 1975/Nr. 41.)

Zwei Räder auf dem Fußweg

Soweit eine Mitbenutzung des Gehwegs nicht durch Bodenmarkierung oder Verkehrszeichen gestattet ist, dürfen Kraftwagen auch nicht mit nur zwei Rädern auf dem Gehweg geparkt werden.

(BayObLG, Beschluß v. 30. 1. 75 – 1 Ob OWi 2/75; VerkMitt. 1975/Nr. 54.)

Ohne Führerschein im Ausland

Das Führen eines Kraftfahrzeugs ohne Fahrerlaubnis im Ausland, wo das strafbar ist, ist einem Deutschen bei der Strafzumessung (durch das deutsche Gericht) anzulasten.

(OLG Düsseldorf, 8. 5. 74 — 2 Ss 250/74; VerkMitt. 74/Nr. 29.)

Irrtum des Sachverständigen

Die Kosten der Ganzlackierung eines Kraftfahrzeugs mit Metallic-Lackierung sind auch dann vom Schädiger zu ersetzen, wenn ein Kfz-Sachverständiger die Ganzlackierung zu Unrecht als erforderlich bezeichnet hat. Ein solcher Irrtum des Sachverständigen ist eine adäquat kausale Schadenfolge. Der Sachverständige ist nicht Erfüllungsgehilfe des Geschädigten.

(LG Köln, 16. 10. 74 – 13 S 134/74; VersR 75/546.)

Vollkasko für den Mietwagen

Wer sein eigenes Auto nicht vollkaskoversichert hat (und das sind an die 90 Prozent der deutschen Kraftfahrer), bekommt im Haftpflichtfall im allgemeinen auch die Kaskoversicherung des Mietwagens nicht ersetzt. Zwei Ausnahmen von dieser Regel gibt es aber (BGH VI ZR 216/72 – 19. 3. 74.):

Die eine: „Trotz zumutbarer Suche" ist kein Vermieter zu finden, der auf den Kaskozuschlag fürs Auto verzichtet. Die andere: Der geschädigte Fahrer hat ein altes Auto; das Mietauto aber ist neu, und sein Zeitwert liegt erheblich über dem des eigenen Fahrzeugs. Dann, sagt der BGH, stellt das Mietwagenfahren ein erhöhtes wirtschaftliches Risiko dar, und dann können die Kosten für die Abdeckung des Zusatzrisikos dem Schädiger in Rechnung gestellt werden.

Beispiel: Der eigene Wagen ist noch 1000 DM wert, der Mietwagen aber 6000. In diesem Falle müßte der Schädiger die Prämie für Vollkasko mit 1000 Mark Selbstbeteiligung wohl übernehmen.

Wann dämmert's?

Paragraph 17 StVO bestimmt, wann die Fahrzeugbeleuchtung einzuschalten ist: bei Dunkelheit, bei erheblicher Sichtbehinderung durch Nebel, Schneefall oder Regen, wenn die Sichtverhältnisse es sonst erfordern, und auch „während der Dämmerung". Wer dies nur flüchtig liest, glaubt, die Vorschrift sei ohne nennenswerte Mühe zu verstehen. Wer darüber nachdenkt, tut sich schwerer: Was, bitte, ist „Dämmerung"?

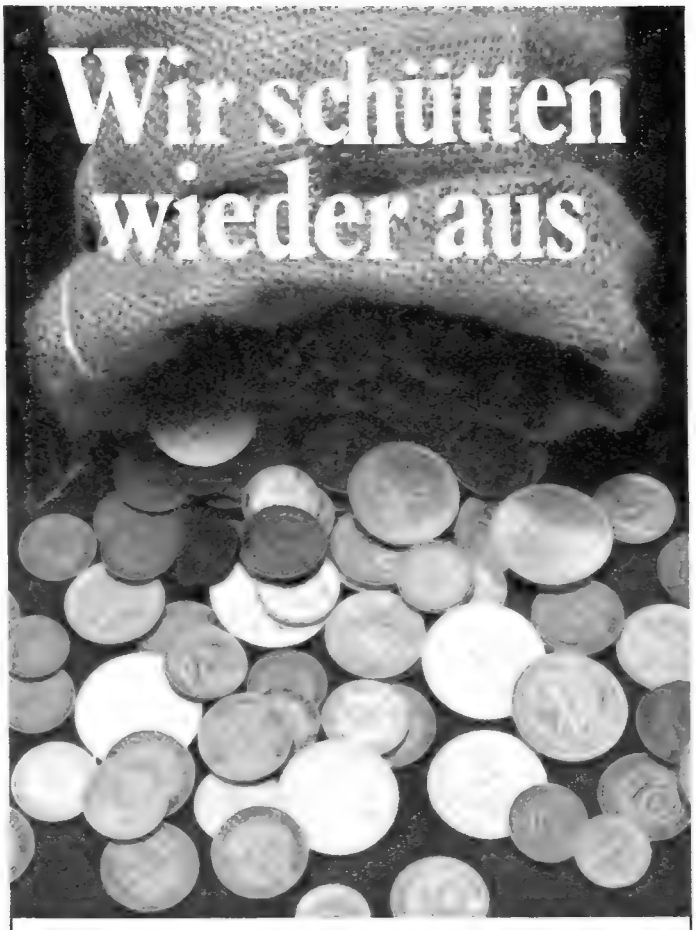
Unserm Brockhaus entnehmen wir, Dämmerung sei „der Übergang zwischen Tag und Nacht", und sie entstehe dadurch, „daß das Licht der unter dem Horizont stehenden Sonne an flüssigen und staubförmigen Teilchen in der Luft gestreut und reflektiert wird". – Bis hierher begreift sich's leicht. Dann aber erfährt man, daß es sowohl eine „bürgerliche Dämmerung" als auch eine „astronomische Dämmerung" gibt. Überdies kommt auch noch die „meteorologische Dämmerung" vor.

Die astronomische dauert exakt von Sonnenuntergang bis zum Sichtbarwerden der Sterne beziehungsweise morgens vom Verblassen der Sterne bis zum Sonnenaufgang. Das Wesen der meteorologischen scheint darin zu bestehen, daß sie, je nach den Wetter- und Wolkenverhältnissen, früher oder später einsetzt, während die bürgerliche jene Zeit ist, in der man ohne künstliche Beleuchtung lesen kann.

Bei welcher von den Dämmerungen müssen nun die Autolichter brennen? – Das Berliner Kammergericht (17. 10. 74 – 22 U 1071/74) hat geurteilt: während der bürgerlichen. Die aber ist „nicht völlig von den astronomischen Gegebenheiten losgelöst zu betrachten". Mit anderen Worten: Es kommt auf die Umstände des Einzelfalles an.

Heute ist nur noch eines zweifelsfrei: Der Sonnenuntergang ist der früheste mögliche Termin für den Eintritt der Abenddämmerung, der Sonnenaufgang der späteste für das Ende der Morgendämmerung.

Aber auch die Sonne schützt vor Strafe nicht; im Zweifel sind es die „sonstigen Sichtverhältnisse", die den Lichtsparer bußfällig werden lassen.



Das Autofahren ist eine aufwendige Sache geworden. Mit uns können Sie Kosten sparen. Wir sind einer der preisgünstigsten Versicherer auf dem Markt und bieten unseren Mitgliedern in der Kraftfahrt-Versicherung zusätzlich Beitrags-Rückvergütungen in Höhe von 38 Millionen DM aus dem erwirtschafteten Überschuß des Jahres 1974.

Und hier die Rückvergütungssätze:
Bei einer in 1975 geltenden Schadenfreiheit von

2 Kalenderjahren	5 % des Jahresbeitrages
3 Kalenderjahren	10 % des Jahresbeitrages
4 Kalenderjahren	12 % des Jahresbeitrages
5 Kalenderjahren	15 % des Jahresbeitrages
6 Kalenderjahren	15 % des Jahresbeitrages
7 Kalenderjahren	15 % des Jahresbeitrages
8 Kalenderjahren	15 % des Jahresbeitrages
9 Kalenderjahren	20 % des Jahresbeitrages
10 und mehr Kalenderjahren	25 % des Jahresbeitrages

Wann können wir Sie zu unseren Versicherungsnehmern zählen?

Haftpflichtverband der Deutschen Industrie und Feuerschadenverband

Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit

3 Hannover,
Wedekindstr. 22–24, Ruf (05 11) 6 26 31

Wir sind auch erreichbar in: Berlin, Bielefeld, Bochum, Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Frankfurt, Freiburg, Hamburg, Köln, Mainz, München, Münster, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart.

Holts

Wartung und Pflege selbermachen, Werte erhalten. Die Antwort darauf, daß Autofahren immer teurer wird. HOLTS hat die richtigen Mittel. Zum Beispiel Steel Wheels, den Felgenspray aus Kunststoff und Edelstahl-rostfrei für sicheren Schutz gegen Rost und Steinschlag. Zuverlässig und preiswert. Wie alles von HOLTS.

Steel Wheels

jederzeit griffbereit

in der praktischen GF-Sammelmappe

Mit der handlichen GF-Sammelmappe können Sie Ihre GUTE FAHRT übersichtlich aufbewahren und damit langfristig nutzen.
Zwölf Einzelhefte verwandelt sie in ein schnelles und sicheres Nachschlagewerk. Jeder Ratschlag, jede Information ist in Sekunden griffbereit, so daß Sie die Themen der GUTEN FAHRT lange über den aktuellen Zeitraum hinaus nachlesen können.
Hellgraue Plastikausführung mit Perlonschnüren zum mühelosen Einhängen und Auswechseln der Hefte.
Preis 10,70 DM einschließlich Porto und MwSt.

An den Verlag Delius, Klasing + Co, 48 Bielefeld 1, Postfach 4809

Bitte senden Sie mir _____ Exemplare der GUTE-FAHRT-Sammelmappe zum Einzelpreis von 10,70 DM einschließlich Porto und MwSt.

Name _____

Anschrift ( )

interboot

friedrichshafen bodensee

27.9.–5.10.75

das Neue sehen und probieren

GLORIA
Feuerlöscher
F
Jederzeit Sicherheit

Sicherheits- und verantwortungsbewußte Autofahrer erkennt man an diesem F-Schild.

GLORIA®

Auto-Feuerlöscher

Jederzeit Sicherheit

Bitte Coupon einschicken!

Ich bitte um:

☐ ein F-Schild für die PKW-Heckscheibe kosten!

☐ Prospekte über GLORIA-Autofeuerlöscher

☐ Nachweis des nächsten Händlers

GLORIA-Werke, H. Schulte-Frankenfeld KG.
4724 Wadersloh, Postfach 109

Bitte Ihre Anschrift nicht vergessen!

Wir stellen aus: **IAA, Frankfurt, vom 11. bis 21. September 1975, Halle 18, Stand Nr. 1801.**

Stahl-garagen
formschön u. stabil
Schwingtore
vollverzinkt

Weisstalwerk Zimmer & Co.
5901 Niederdielfen Krs. Siegen · Postf. 33

Die genehmigungsfreie
AUTO-GARAGE

transportabel — Wandgarage

Angebot anfordern — Wagentyp angeben
Karl Lenders Abt. IIb, 4042 Glehn/Neuß

★ **Heute noch anfordern!** ★
Unseren neuesten und aktuellsten
Autozubehör-Spezial-Katalog 1975/76
Hochinteressant für jeden Autobesitzer
kostenlos — AUTO-AUSSTATTUNG — unverbindlich
8046 GARCHING C

Achenbach
Einzel- u. Reihengaragen
Schwingtore
Hallen

Gebr. Achenbach Abt. 22
5930 Hüttental-Wdn. · Tel. (0271) 73141

Garagen
ab 595,-
*Mit Drehtüren
Frei Haus
direkt vom
Hersteller
52 Typen.
Besichtigung auch
sonntags, 13–15 Uhr.
Prospekt anfordern.

Overmann
7519 Eppingen (Heilbronn), Uhlandstr. 29
Tel. 0 72 62/84 15

Karosserie

Fachbetrieb
Ihr Spezialist
bei Schäden an Blech und Lack

FERTIG-GARAGEN
aus Asbestzement
überall Vertretungen

Prospekte anfordern

KARL LENDERS 4042 Glehn/Neuß
Garagenbau Abt. F Tel. (0 21 82) 40 94

Berufsausbildung zum Fahrlehrer
auch nebenberufl. möglich. Ein Lebensberuf
[redacted] Alter 23, Fahrpr. 3 Jahre, Ausk.: [redacted]
Amtl. anerkannte Fahrlehrer-Fachschule
Düsseldorf, Münsterstr. 241, Tel. 637878

BOSI der Spurtschnelle

Langrohrschalldämpfer von Technikern
aus dem Rennsport entwickelt
DR HORN · Sport · Styling

---

ohne Hotelkosten reisen:
Wohn- u. Schlaf-Einrichtung VW
Dachhubfenster • Gardinen • Radhaube über Bug • Seitenfenster f. Kastenwagen • Innenverkleidung • Verzelte
7 Ser PROSPEKTE GRATIS
JOCH 3 HANNOVER · IKARUSALLEE 10

Bitte ausfüllen, ausschneiden und einsenden an: DIE WELT, Abt. Stellenservice, 2 Hamburg 36, Postfach

Mehr als 70 Prozent aller WELT-Stellenangebote stehen gleichzeitig in keiner vergleichbaren Zeitung. Sie finden sie nur in der WELT.

Berufs-Chancen-Wertscheck für Techniker, für Kaufleute, für Wissenschaftler

Bitte schicken Sie mir vier Gutscheine für je 1 Exemplar einer WELT-Samstag-Ausgabe mit dem großen überregionalen Stellenanzeigenteil für Fach- und Führungskräfte.

Name: _____

PLZ/Ort: _____

Str./Nr.: _____

DIE WELT

Selbst- oder Fertigbau · Einzeln und Reihen
3S

STAHLBETON **GARAGEN** UND GARTENHÄUSER
Katalog durch:
Selbstbau E. C. KG, Verwaltung
34 Göttingen, Ruf (05 51) 4 33 70

Auto-Schonbezüge

Lammfell-Bezüge
ab Fabrik – sehr preisgünstig.
Für 950 Automodelle in vielen Qualitäten und Farben lieferbar

Senden Sie kostenlos
und unverbindlich die neue Musterkollektion mit Preisliste sowie den Farb-Prospekt mit Auto-Sitzpelzen.

Name _____
( )
Ort _____
Straße _____ A 23

ERICH HUND
325 HAMELN
LOHSTR. 1-2 Abt. A 23
Telefon 0 51 51 / 76 25
Spezialfabrik für Auto-Schonbezüge

Allrad- und Boulevardleuchten – über 100 verschiedene Modelle
Kutschlaternen in Großauswahl, elektr. f. innen u. außen u. mit Kerze,
Schiffslaternen,
antike **Garten- und Terrassenlampen** mit lebensl. Haltbarkeitsgarantie
Neuheiten
Antike Briefkästen aus Guß,
Gartenmöbelelemente zum Selbstbauen von Stühlen und Bänken,
Sonnenuhren, Kanonen
und vieles mehr.
Katalog Nr. 9 gratis

J. Dahlhaus
5828 ENNEPETAL 13
POSTFACH 3061 / HÜLSENBECKE 10–10b
Telefon: 02333 4365

Die nationalen Tourenwagen-Rennserien

Mit harten Bandagen

Sie heißen Tourenwagen und sehen (fast) aus, wie die vertrauten Alltagsautos. Tatsächlich wäre es möglich, sich mit einem völlig serienmäßigen Fahrzeug an Tourenwagen-Rennen zu beteiligen, sofern ein Überrollbügel und ein Feuerlöscher installiert werden. Die Gewinnchancen freilich wären gleich Null.

Zwar basieren alle Wettbewerbsfahrzeuge der beiden deutschen Tourenwagen-Rennserien auf normalen Automobilen, aber die erlaubten technischen Änderungen an Fahrwerk und Motor gehen so weit, daß vom ursprünglichen Zustand nur wenig übrigbleibt. Das Fahrwerk wird verbessert, um höhere Kurvengeschwindigkeiten zu erreichen, und aus den Motoren holt man die höchstmögliche Leistungsausbeute, schließlich möchte man die Konkurrenten auch auf den Geraden nicht nur von hinten sehen. Ständig, auch während der Rennsaison, wird mit neuen Fahrwerksabstimmungen und geänderten Vergasereinstellungen oder Nockenwellen experimentiert.

Die Rennfahrzeuge, ihre Präparierung, ihre Weiterentwicklung und natürlich die Renneinsätze kosten Geld, und das nicht zu knapp. Dennoch ist der Rennsport kein Betätigungsfeld für geschwindigkeitsbesessene Millionärssöhne. Professionelle Teams und Privatfahrer sind auf die Unterstützung der Industrie angewiesen. Die entsprechenden Etats großer, kleiner und kleinster Unternehmen tragen dazu bei, den Rennbetrieb aufrecht zu erhalten. Welche Firma welches Team unterstützt, entweder mit Naturalien wie Öl, Benzin, Reifen, oder mit Bargeld, läßt sich unschwer an den entsprechenden Aufklebern der Rennfahrzeuge erkennen. Über den Daumen gepeilt: Je größer der Aufkleber, um so höher der entsprechende Werbewert und der Unkostenbeitrag.

Zusätzliche Einnahmen sind durch die Erfolgsprämien der Rennveranstalter möglich. Willkommene und notwendige Unterstützung, denn die meisten der Motorsport-Aktiven fahren auf privater Basis. Oft bleibt nichts anderes übrig, als kräftig in die eigene Tasche zu greifen und für die Ausübung des Hobbies eben auf den Jahresurlaub in Spanien zu verzichten.

Für Tourenwagen gibt es zwei nationale Rennserien: die Deutsche Automobil-Rennsport-Meisterschaft und den Deutschen Automobil-Rundstrecken-Pokal. Nach dem Reglement der ONS (Oberste Nationale Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland) sind Tourenwagen (TW), also Limousinen und Grand Tourisme (GT), zweisitzige Sportwagen, zugelassen. Die besondere Ei-

Schon die ersten Renneinsätze der neuen VW/Audi-Modelle Scirocco und Audi 50 waren erfolgreich. Der Tabellenstand zum Rundstreckenpokal zeigt beide auf vorderen Plätzen, führend ist ein VW-Porsche 914/6. Die Porsche Carrera werden in der Rennsport-Meisterschaft eingesetzt.

genart der Rennsport-Meisterschaft ist eine Unterteilung der Wagen in zwei Divisionen, entsprechend dem Hubraum-Volumen: Division 1 Fahrzeuge über 2000 ccm, Division 2 Fahrzeuge bis 2000 ccm. Für jede Division werden je nach Plazierung pro Rennen Meisterschaftspunkte verteilt, 20 für den Ersten, 1 Punkt für den Zehnten, die Nachfolgenden gehen leer aus.

Finanziell ist die Rennsport-Meisterschaft der Attraktivere der beiden Wettbewerbe. Der Sieger jeder Division bekommt mindestens 2000 DM. In der Praxis wird dieser Betrag meist um ein Mehrfaches überschritten. Denn die Rennsport-Meisterschaft lockt professionelle Rennställe mit potenten Fahrzeugen an, deren Einsatz sich positiv auf die Zuschauerzahlen auswirkt.

Von Potenz kann tatsächlich gesprochen werden: Der Porsche Carrera RSR kann etwa 330 PS mobilisieren, das große BMW-Coupé rund 430 PS und die Zweiliter-Motoren der BMW und Zakspeed-Escort etwa 270 PS. Da die Fahrzeuge unterschiedlich schwer sind, ergibt sich in der Praxis ein ausgeglichenes Leistungsniveau. Der Pilot entscheidet weitgehend über Sieg und Plazierung. Wie schwer das ist, zeigt der derzeitige Punktestand.

Beim Rundstrecken-Pokal ist die Einteilung der Wettbewerbsfahrzeuge mehr auf Privatfahrer zugeschnitten. Für die Tourenwagen sind sechs Hubraumklassen vorgesehen, von 1000 bis über 2000 ccm. Die Grand Tourisme fahren in zwei Klassen, bis 2000 ccm und darüber. Die Fahrer jeder Klasse haben die Möglichkeit, die volle Punktzahl zur Pokal-Wertung zu erhalten. Das ergibt eine bunte Mischung der Klassenbesten in der Punkt-Tabelle: Führend ist zur Zeit ein VW-Porsche 914/6 (GT bis 2000 ccm), vor einem VW-Scirocco (TW bis 1600 ccm) und einem NSU TT (TW bis 1300 ccm). Gleiche Chancen zum Titelgewinn also für die Piloten aller Fahrzeuge – selbst wenn sie aus der kleinsten Hubraumklasse kommen. *-kpb-*

Deutsche Automobil-Rennsport-Meisterschaft

Punktestand nach sechs Läufen

1. Hans Heyer, Wegberg	Zakspeed-Escort	**80**
2. Albrecht Krebs, Hanau	BMW 3,0 CSL	**74**
3. Klaus Ludwig, Roisdorf	Zakspeed-Escort	**70**
4. Reinhard Stenzel, München	Porsche Carrera RSR	**69**
5. Harald Grohs, Essen	BMW 3,0 CSL	**68**
6. Helmut Kelleners, Moers	Porsche Carrera RSR	**67**
7. Jörg Obermoser, Bruchsal	BMW 2002	**65**
8. Johannes Wollstadt, Hattersh.	BMW 2002	**26**
9. Werner Schommers, Remscheid	Ford Capri	**25**
10. Peter Hennige, Gießen	Zakspeed-Escort	**24**

Deutscher Automobil-Rundstrecken-Pokal

Punktestand nach sieben Läufen

1. Edgar Dören, Wuppertal	VW-Porsche 914/6	**110**
2. Rüdiger Dahlhäuser, Mettmann	VW Scirocco	**95**
Wolfgang Wolf, Marburg	NSU TT	**95**
4. Waltraud Stöhr-Odenthal, Sgb.	Ford Capri	**92**
5. Heinz Tubbesing, Letmathe	Audi 50	**75**
6. Wolfram Steinert, Bensberg	Ford Escort	**68**
7. Manfred Henzler, Nürtingen	BMW 1602	**67**
Eugen Kiemele, Seifertshofen	Porsche Carrera	**67**
9. Wolfgang Sander, Wiesbaden	Simca 1000 EC	**65**
10. Peter Hennige, Gießen	Zakspeed-Escort	**60**

Dr. Ludwig Merkles Trost und Rat

Eva-Maria St. aus D.: Mein Mann ist Kettenraucher, auch im Auto. Nach längeren Fahrten, die ich an seiner Seite unternehme, habe ich jedesmal einen schweren Kopf. Ich habe es schon mit Tabletten versucht, aber die helfen mir nicht. Mein Mann ist leider nicht bereit, das Rauchen aufzugeben oder einzuschränken. Was können Sie mir raten?

Bei schwerem Kopf empfiehlt es sich, die Zähne herauszunehmen; dies führt zu einer sofortigen merklichen Verringerung des Kopfgewichtes.

*

Leonhard Z. aus I.: Neulich wollte meine Frau unbedingt mit meinem Wagen wegfahren. Großzügig ließ ich ihn ihr. Am andern Morgen fand ich auf dem Rücksitz eine nagelneue hellgrün gestreifte Herrenhose, die nicht von mir war. Was raten Sie mir, daß ich tun soll?

Tragen Sie die Hose aufs Fundbüro. Wenn sie nach einem Jahr nicht abgeholt wurde, gehört sie Ihnen.

*

Ernst W. aus E.: Als wir neulich abends Gäste hatten, die ich leider nachhause fahren mußte, trank ich statt Alkohol Limonade. Danach fühlte sich meine Zunge wie ein nasser Putzlumpen an, widerlich! Was kann man gegen diese Erscheinung tun?

Lassen Sie Ihre Zunge etwa 45 bis 60 Minuten locker aus dem Munde hängen. Der Erfolg wird Sie überraschen: Ihre Zunge fühlt sich nun wie ein trockener Putzlumpen an.

*

Franz Seraph H. aus T.: Da ich einen Wagen mit hochempfindlichem Motor fahre, sehe ich dem bleiarmen Benzin mit äußerster Skepsis entgegen. Ist das Blei in den Automobilabgasen denn wirklich so gefährlich?

Mehrere wissenschaftliche Forschungsinstitute sind zu dem Ergebnis gekommen, daß das Einatmen von Luftschlangen, wie sie im Karneval und Fasching verwendet werden, bei weitem gesundheitsschädlicher ist als die Schädigung des Körpers durch bleihaltige Kraftfahrzeugabgase. Ein Verbot der Verwendung von Luftschlangen wäre daher wesentlich dringlicher als die Verringerung der Bleianteile im Benzin.

*

Gregor R. aus N.: Mir wurde kürzlich mein Führerschein abgenommen. Ich kam, spät nachts, von einer Party und geriet in eine Routinekontrolle der Polizei. Als ich das Fenster öffnete und fragte: „Was ist los?", rief der Schutzmann seinen Kollegen zu: „Der stinkt vielleicht nach Whisky!" — In der Tat hatte ich ein Gläschen Whisky getrunken, war im übrigen aber völlig Herr meiner Sinne. Es folgten: Ins-Röhrchen-Pusten, Blutprobe, vorläufiger Führerscheinentzug. Und alles bloß des Whiskygeruches wegen! Gibt es keine Möglichkeit, diesen Geruch zu beseitigen, so daß kontrollierenden Schutzleuten nichts auffällt? Für einen guten Tip wäre ich Ihnen sehr dankbar.

Durch gründliches Spülen des Mundes mit nur wenigen Flaschen Bier, Rum, Enzian, Jägermeister oder dergleichen läßt sich der Whiskyduft ohne Mühe verdecken.

*

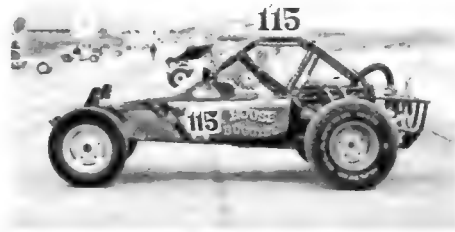
Karolina L. aus U.: Vor zwanzig Jahren bekam ich zufällig bei einem meiner Bekannten die GUTE FAHRT. Ich war spontan von diesem vorzüglichen Heft begeistert und lese es seither jeden Monat. Ich glaube, ich bin eine Ihrer treuesten Leserinnen.

Wir freuen uns darüber. Aber ist das Heft inzwischen nicht schon etwas abgegriffen? Falls ja, empfehlen wir Ihnen, eine neue Nummer zu erwerben.

Im nächsten Heft

Wer garantiert die Garantie?

Von Garantie ist zur Zeit viel die Rede. Die meisten Automobilhersteller garantieren nunmehr ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung. Wie sieht es damit in der Praxis aus? Sind Hintertürchen eingebaut? Gibt es nach wie vor „Kulanz", wenn die Garantiefrist überschritten ist? GUTE FAHRT ging diesen Fragen nach.



Über Stock und Stein

Zum Fahren braucht man normalerweise eine Straße. Aber manchen Leuten macht es erst richtig Spaß, wenn diese Voraussetzung fehlt. Für sie sind die mexikanischen Baja- (sprich Bacha) Geländerennen ein Eldorado. Wie sehen die Fahrer und die Autos aus, die dort starten?

Die Langzeit-Männer

Als Porsche auf der IAA 1973 ein „Langzeitauto" vorstellte, hielten das viele nur für einen guten Werbe-Gag. Aber es steckt mehr dahinter: Heute wird ernsthafter denn je über Langzeit-Projekte diskutiert. Ein Porsche-Team unter Leitung von Dr. Ernst Fuhrmann hat die Entwicklung weiter vorangetrieben. GUTE FAHRT sprach mit den Langzeit-Männern.

Test Audi 100 L 1,6 Liter

Was Komfort und Raumangebot angeht, hat der Audi 100 einen guten Ruf. Aber wie steht es mit seinen Ansprüchen an den Geldbeutel? Eine interessante Antwort auf diese Frage ist die 1,6 Liter-Version, die Audi seit einiger Zeit anbietet.

Die neue GUTE FAHRT erscheint Anfang Oktober

typgerecht...

Speziell für den Millionenkreis der Volkswagen- und nun auch für alle Audi- und Porsche-Fahrer wird die GUTE FAHRT gemacht. Jeden Monat neu.

Deshalb können Sie die ganze Themenvielfalt dieser typgerechten Autozeitschrift wirklich nutzen. Dazu den technischen Beratungsdienst, der gratis hilft, wenn einmal Not am Mann ist.

Besonders preiswert und bequem bekommen Sie die GUTE FAHRT im Abonnement frei Haus: Für nur 6,30 DM vierteljährlich, weniger als eine Tankfüllung Benzin im ganzen Jahr.

GUTE FAHRT

An Verlag Delius, Klasing+Co. 48 Bielefeld 1, Postfach 4809

Bitte liefern Sie mir ab Heft ____ laufend bis auf Widerruf die Autozeitschrift GUTE FAHRT zum Abonnements-Vorzugspreis von vierteljährlich 6,30 DM (Ausland 6,60 DM) einschließlich Porto frei Haus.

( )

Wohnort

Straße

Name und Vorname

Datum und Unterschrift

Wenn Sie Ihr Heft nicht zerschneiden möchten, genügt auch eine einfache Postkarte.

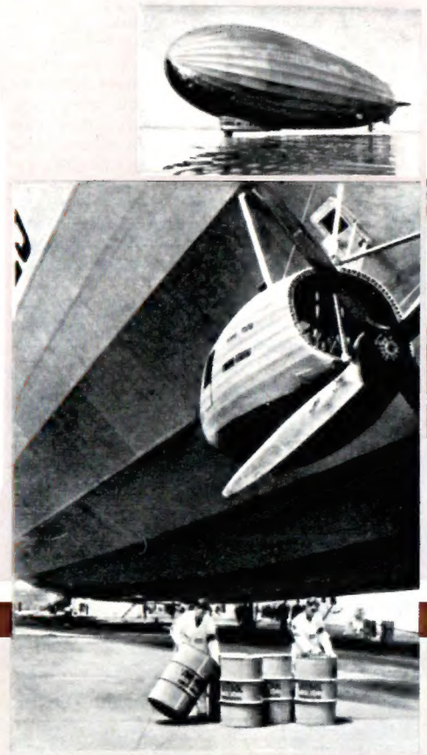
dab Meister-Pils. Aus Dortmund.

Das Pils, das man in tiefen Zügen trinken kann.

Dortmunder Actien-Brauerei

1925

Dieser Maybach, Modell «Zeppelin», benötigt für Motor, Getriebe, Hinterachse und den eingebauten hydraulischen Wagenheber eine Erstausstattung von über 150 Litern der hochwertigen Schmieröle von Veedol. Der Wagen ist 3,5 Tonnen schwer. Er kann sich in der Spitzengeschwindigkeit mit den modernen Tourenwagen unserer Zeit messen.
Der erste Ost-West-Flug über den Atlantik, das erste Flugzeug über dem Südpol und der erste fahrplanmäßige Flugverkehr mit den Zeppelinen nach Nord- und Südamerika sind Höhepunkte der Veedol-Produktentwicklung im Dienste des technischen Fortschritts.
Spitzenprodukte der Veedol-Forschung sind seit 50 Jahren führend und trugen zur stürmischen Entwicklung der Motorisierung entscheidend bei.



1975

Damit das Auto für Millionen ein selbstverständlicher Gebrauchsartikel werden konnte, bedurfte es eines großen Sprungs in der Entwicklung der Schmiertechnik: Von den frühen Einfach-Ölen über das erste HD-Motorenöl bis zum heutigen Superbereichsöl Veedol super S.

Veedol super S garantiert die volle Leistung über den ganzen Superbereich SAE 10W–50. Bei Kälte, Hitze und im Dauerstress des modernen Verkehrs bürgt es für optimale Schmierung.

Veedol super S gehört zu den besten Motoren-Ölen unserer Zeit.

Veedol

Dieser Poster kann in Großformat bezogen werden bei: Deutsche Veedol GmbH · 2 Hamburg 36 · Jungfernstieg 51

1925

Veedol begründete seinen guten Ruf mit dem ausschließlichen Vertrieb des berühmten Pennsylvania-Öles. Dieses erstaunliche Naturprodukt war so rein, daß man auf die damals übliche Raffination durch aggressive Schwefelsäure mit ihren nachteiligen Auswirkungen verzichten konnte. Damit blieb die volle natürliche Schmierfähigkeit des Öles erhalten.

Wir haben 1925 mit einem Spitzenprodukt begonnen. Wir waren immer auf der Höhe der fortschrittlichen Technik. Heute gehört Veedol super S zu den besten Motoren-Ölen.

Vom reinen Pennsylvania-Öl zum teilsynthetischen Veedol super S: Spitzenprodukte der Schmiertechnik sind seit 50 Jahren unsere Spezialität.

1975

Die neueste Entwicklung der Veedol-Ingenieure: Motorenöl super S

Superbereich SAE 10W-50

Veedol super S ist ein HD-Mehrbereichsöl für Sommer und Winter. Unter Verwendung neu entwickelter, hochwirksamer Synthese-Stoffe wird Veedol super S mit speziellen Basisölen bester Provenienz hergestellt, die im selektiven Raffinationsverfahren gewonnen wurden.

Das neue Veedol super S sichert bessere Schmierung, weniger Kraftstoff- und Ölverbrauch. Veedol super S gewährleistet rückstandsfreie Verbrennung, saubere Abgase, leichtes Starten, vollen Korrosionsschutz und lange Lebensdauer des Motors. Veedol super S bedeutet sicheren Verschleißschutz und niedrige Betriebskosten. Hergestellt unter Lizenz der Veedol International Limited.

Veedol

Veedol super S: kühl • sauber • belastungsstabil